aero JOURNAL HORS-SERIE
Août - Sept. 2015
HS N° 21

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

CORSAIR

du Pacifique et d'ailleurs

un magazine des éditions caractère

SOMMAIRE

1 Développement & versions P. 04

2 Les Opérations terrestres P. 18

3 Moutons noirs & Têtes brûlées P. 46

4 Les Pirates des Salomons P. 71

5 Les Opérations navales P. 81

6 Au Service de sa Majesté P. 90

7 Mission accomplie ! P. 97

8 D'une Guerre à une autre P. 100

A Annexe Fiches de lecture P. 114

Un F4U-1 d'une unité de l'USMC non identifiée, probablement à Bougainville à l'automne 1943. On note que le rouge cerclant la cocarde de flanc a été repeint d'un bleu plus clair que la teinte *Insignia Blue*.

(Sauf mention contraire, toutes photos US Nara)

Aérojournal Hors-Série n°21
Août - Septembre 2015

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 0715 K 83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
Résidence Maunier
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 60 000 euros
RCS de Marseille B 450 657 168

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication Y. Kadari
Rédacteur-en-chef C.-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Secrétariat E. Teuma Lena
Direction artistique A. Gola
Infographie M. Mioduszewska, A. Ricard, N. Bélivier, V. Deraze

Service des ventes et réassort :
04 88 15 12 40
à juste Titres

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Aubin Imprimeur

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Illustrations de couvertue : Jerry Boucher

Premère de couverture : le *2nd Lieutenant* Kenneth A. Walsh de la VMF-124 devient le premier as sur F4U, quand il revendique trois Zéro le 13 mai 1943, et le premier des trois pilotes de Corsair à être décoré de la *Medal of Honor*.

Quatrième de couverture : Un F4U-7 de la Flottille 15F embarquée à bord du porte-avions La Fayette attaque des cibles au sol près de Port-Saïd, lors de la crise de Suez, le 1er novembre 1956.

PAR CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

Corsair du Pacifique

Refusé dans un premier temps par l'US Navy pour opérer depuis ses porte-avions, le Vought F4U Corsair disparaît même complètement de son inventaire pendant près d'un an, de mars 1944 à février 1945. Si ceux de l'US Marine Corps prouvent leur exceptionnelle capacité depuis des bases terrestres, ils sont relégués pendant neuf mois à surveiller des îles oubliées par tout le monde, y compris par l'aviation japonaise.

Pourtant, non seulement le Corsair établira de nouveaux standards d'excellence en matière d'aviation de chasse embarquée, surclassant le F6F Hellcat, particulièrement dans le rôle de chasseur-bombardier, mais son développement et sa production se poursuivront après la fin des hostilités et il participera même à la guerre de Corée.

1 DÉVELOPPEMENT & VERSIONS

▲ Une formation de F4U-1 de la VF-12 en janvier 1943. Le « F1 » était piloté par le commandant de l'escadrille.

UNE SILHOUETTE SI CARACTÉRISTIQUE

Ce n'est qu'en octobre 1937 qu'un monoplan fait son apparition sur le pont d'un porte-avions américain : le Douglas TBD Devastator. Jusque-là, l'US Navy s'était montrée réticente envers cette formule à laquelle elle reprochait un manque de maniabilité et une trop grande vitesse d'appontage. Néanmoins, le BuAer (*Bureau of Aeronautics*), responsable des programmes aéronautiques au sein de la Marine, a bien compris que l'avenir appartenait désormais à cette nouvelle race. En juin 1938, il commande 54 Brewster F2A-1 Buffalo, qui seront ses premiers chasseurs embarqués monoplans.

▲ Le Bell XFL-1 était dérivé du P-39, dont il conservait le problématique moteur Allison auquel venaient s'ajouter les ennuis provoqués par son train conventionnel. Bell et la Navy jetteront rapidement l'éponge. (San Diego Air and Space Museum)

La politique en vigueur voulant qu'on se penche sur un successeur dès l'entrée en service d'un appareil, en février 1938, le BuAer publie un cahier des charges demandant un chasseur à hautes performances et à haute altitude. Trois constructeurs proposent leur projet : Bell avec le XFL-1, Grumman avec le XF5F-1 et Vought avec le XF4U-1.

Le XFL-1 Airabonita, dérivé du P-39 à train classique, ne vole qu'en mai 1940 et est rapidement rejeté. Le XF5F-1 Skyrocket présente la particularité d'être bimoteur, mais connaît de gros soucis de refroidissement dès son premier vol, en avril 1940 ; Grumman abandonnera son développement pour se concentrer sur celui du XF7F-1 Tigercat.

En 1917, un brillant ingénieur diplômé de l'University of Pennsylvania, âgé alors de 27 ans, du nom de Chauncey M. « Chance » Vought, s'associe à Birdseye B. Lewis pour fonder la Lewis and Vought Company à Long Island (New York). À la suite du décès de son associé, Vought restructure la société qui devient la Chance Vought Corporation en 1922. En 1930, elle passe en tant que division sous la coupe de l'United Aircraft and Transport Corporation (UATC) et s'installe à East Hartford (Connecticut). Malheureusement, Chance Vought meurt d'une septicémie le 25 juillet de cette même année. En janvier 1939, lors de la partition de l'UATC, elle est regroupée avec Sikorsky au sein de la Vought-Sikorsky Aircraft Division, qui déménage à Stratford (Connecticut).

Le dossier du programme de 1938 est confié à Rex B. Beisel. Après avoir considéré le moteur Pratt & Whitney R-1340 Wasp pour son modèle V-166A, Beisel opte finalement pour le XR-2800-2 Double Wasp, alors encore au stade expérimental mais promis à devenir le propulseur le plus puissant au monde. Toutefois, sa mise en production est encore loin d'être certaine. L'Air Corps, qui s'est déterminé en faveur du moteur en ligne, fait pression sur Pratt & Whitney pour qu'il cesse toute recherche sur le reste. La Navy, qui, probablement par esprit de contrariété, a choisi le moteur en étoile, entame un bras de fer avec l'Armée. S'il est vrai que les moteurs en ligne sont particulièrement recommandés dans le cas des chasseurs, à cause de leur plus faible traînée, il faut reconnaître que l'installation d'un moteur en étoile dans le futur chasseur Vought constitue la pierre angulaire de son succès futur.

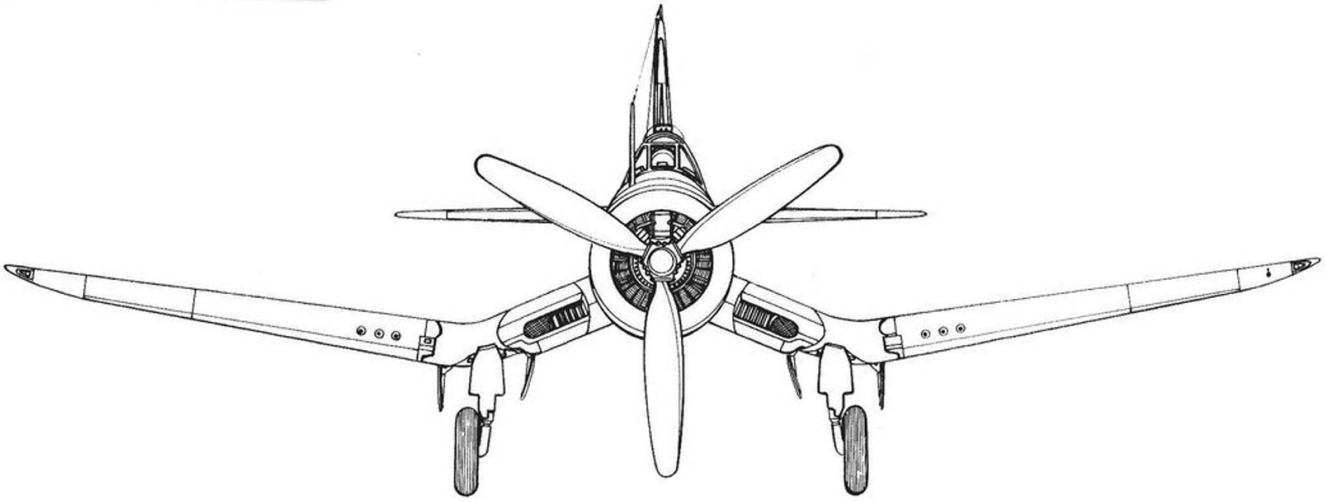
Cependant, ce moteur pose un gros problème : son hélice. En effet, pour tirer le meilleur parti des 2 000 ch promis par le motoriste, celle-ci doit avoir un diamètre de 4,06 m ! Il faut donc trouver une solution originale pour assurer la garde au sol : ce sera une aile en mouette inversée, avec les demi-voilures centrales à dièdre négatif et les demi-voilures extérieures à dièdre positif (8° 30'). Outre qu'elle donnera sa silhouette si caractéristique au V-166B, cette forme présente aussi l'avantage de raccourcir l'atterrisseur principal, de maintenir un angle queue basse qui ne compromette pas trop la vue vers l'avant et d'améliorer l'écoulement de l'air au raccord du fuselage.
En avril 1938, le V-166B est soumis au BuAer, qui répond favorablement, le 11 juin 1938, en ordonnant un prototype, baptisé XF4U-1 Corsair.

▲ Le Grumman XF5F-1 était un bimoteur à la silhouette très particulière, avec son nez tronqué, son fuselage maigrichon et ses deux volumineux moteurs. Accablé dès le début par des problèmes de refroidissement et quelques autres soucis mineurs, il finira par être abandonné au profit du XF7F-1 Tigercat. (San Diego Air and Space Museum)

ENVOL VERS LA GLOIRE

Si l'avion fait appel à une construction métallique, il n'est pas « tout métal ». En effet, seule la partie comprise entre le bord d'attaque et le longeron unique de l'aile extérieure est à revêtement métallique travaillant, le reste étant composé de contreplaqué entoilé. Les gouvernes et volets sont aussi entoilés. La voilure se compose de deux sections : la section centrale, intégrée au fuselage, et la section extérieure, repliable vers le haut jusqu'au droit de la verrière. Le fuselage semi-monocoque est formé de quatre éléments assemblés entre eux au moyen de cadres à bords tombés emboutis, de lisses à nervures profilées et d'un épais revêtement métallique. Une nouvelle technique de soudage, mise au point avec la Naval Aircraft Factory, permet d'obtenir un fini extérieur particulièrement lisse. Les roues de l'atterrisseur principal pivotent à 90° avant de se replier vers l'arrière et de se loger à plat dans leur puits entièrement fermé par deux trappes ; la roulette de queue est également rétractable. Le carburant est contenu dans quatre réservoirs intégraux montés dans les ailes, offrant une capacité totale de 1 240 litres. Les prises d'air pour le carburateur, le radiateur d'huile et celui du compresseur se trouvent dans le bord d'attaque des ailes centrales ; leur ingestion d'air produit un sifflement aigu, une autre caractéristique de l'appareil.
L'armement du prototype se compose d'une mitrailleuse de 7,7 mm et d'une de 12,7 mm dans le capot et de deux de 12,7 mm dans les ailes. Le prototype est équipé d'une soute dans chaque aile extérieure pouvant accommoder vingt bombes de 2,5 kg destinées à être lancées sur des formations de bombardiers, le pilote visant au travers d'une vitre située sur le plancher de l'habitacle ! L'idée sera fort judicieusement abandonnée sur les exemplaires de série.
Le XF4U-1 vole pour la première fois le 29 mai 1940. Tout se passe à peu près bien jusqu'au cinquième vol, lorsque, à court de carburant, l'avion doit être posé d'urgence sur le fairway du golfe de Norwich, non loin de l'aéroport municipal de Bridgeport, à Stratford (Connecticut), d'où il a décollé.

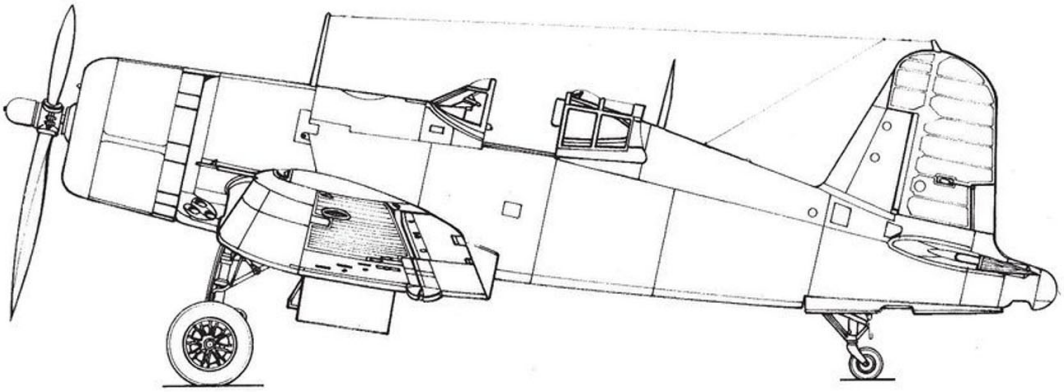
▼ Dans sa superbe livrée jaune et métal, le XF4U-1 (BuAer 1143) pose pour la photo sur une table d'orientation, probablement à Anacostia. La photo a été prise le 19 avril 1941, soit longtemps après son accident. On note son armement initial. (Vought)

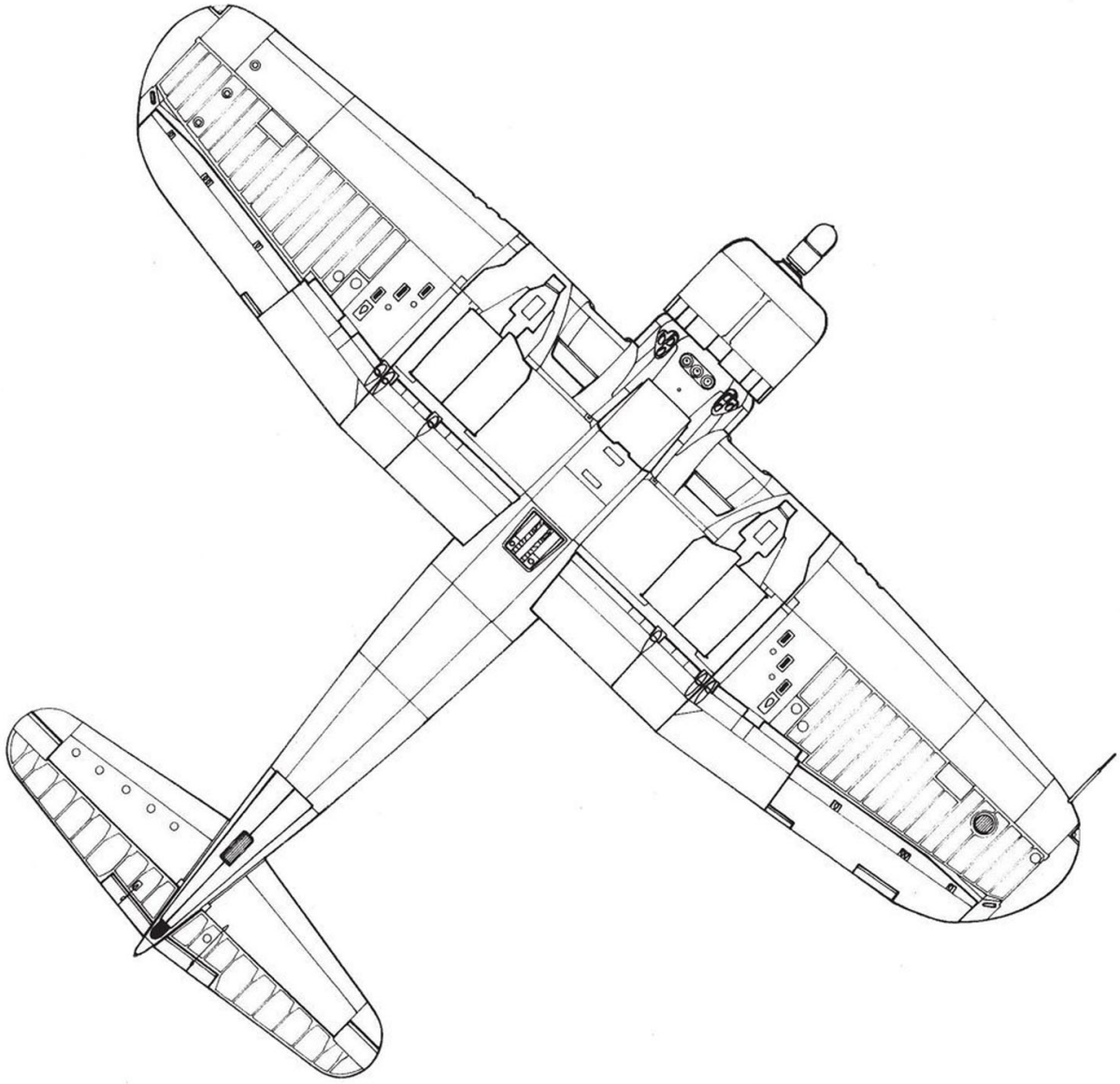


VOUGHT F4U-1 (PREMIÈRES SÉRIES)

PLAN AU 1/72e

© HUBERT CANCE, 2015





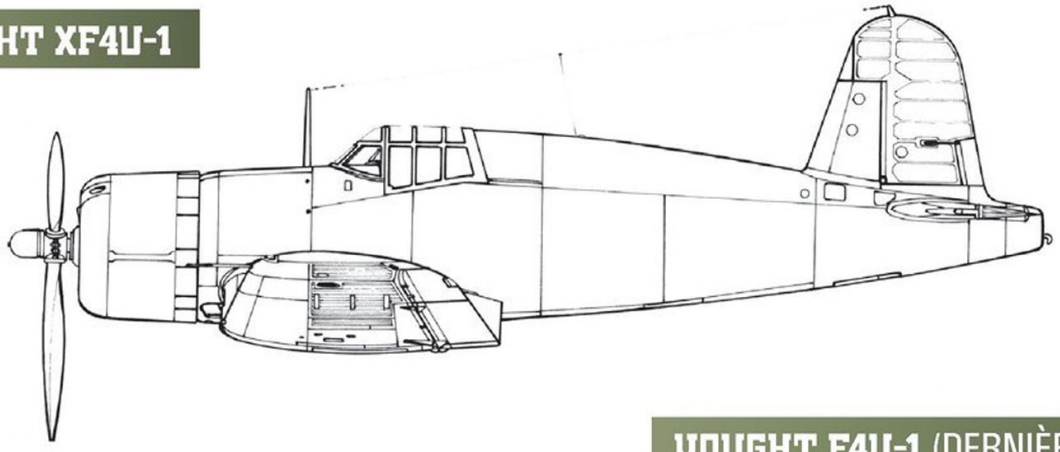
REX BUREN BEISEL
DE LA MINE DE CHARBON À LA MINE DE CRAYON

Rex B. Beisel voit le jour dans l'État de Washington, le 24 octobre 1893. Fils unique d'un père mineur, il vit les premières années de sa jeunesse dans une tente plantée près du lieu de travail paternel. Très vite, il apprend à subvenir à ses propres besoins en travaillant l'été à la mine, le reste de l'année à la cantine de son école. Ayant amassé un petit pécule, il peut entrer à l'Université de Washington à l'âge de 19 ans, mais continue les petits boulots parallèlement à ses études. Il les termine brillamment avec un diplôme en génie mécanique, qui lui vaut d'être aussitôt embauché par le *Bureau of Aeronautics* en 1916.

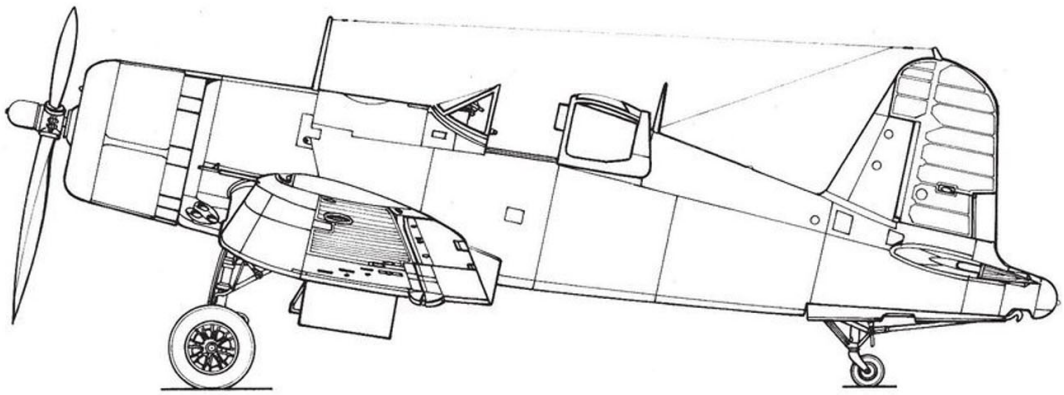
C'est à cette époque qu'il se prend de passion pour l'aviation.
Il quitte le service en 1923 pour rejoindre Curtiss, puis Chance-Vought en 1931, où lui est offert le poste d'assistant de l'ingénieur en chef, Charles J. McCarthy. Il travaille sur le SBU, premier avion de la Navy à dépasser les 200 mph (320 km/h), grâce en particulier à des volets de capot réglables de son invention (il sera récompensé par le prestigieux prix Manley E. Wright pour ses travaux). En 1934, il est promu ingénieur en chef. Il conçoit alors le SB2U Vindicator et le OS2U Kingfisher, puis le F4U Corsair.
En février 1943, Rex Beisel, qui s'est aussi fait remarquer par ses qualités de gestionnaire, remplace son ancien patron, McCarthy, au poste de directeur général de la division Vought-Sikorsky. Il est l'homme de la situation lorsque la guerre s'achève et que la division doit entamer sa reconversion pour préparer les années de paix. En 1948, il gagne le pari audacieux de transporter l'usine de Stratford (Connecticut), située sur la côte Est, jusqu'au cœur des États-Unis, à Dallas (Texas), et de faire migrer plus de 1 300 employés et leur famille à 2 500 km de leur ancienne zone de résidence.
En 1949, il devient vice-président de l'United Aircraft Corporation et part à la retraite en 1954, au milieu de la tourmente qui mènera à la création de la firme indépendante Chance Vought Aircraft Inc., dont McCarthy est nommé président du conseil d'administration. Rex Beisel décède en février 1972. ■

◀ Rex Beisel (second en partant de la gauche) pose pour une photo en compagnie du *Lieutenant Commander* Harold J. Brow, commandant la NAS Quonset Point (et ancien recordman du monde de vitesse), et de M. Walter Kidde (à l'extrême gauche), dont les employés de la société qui porte son nom, fournisseur des systèmes anti-incendie de l'US Navy, viennent d'offrir un F4U Corsair à cette dernière. (Naval Aviation Museum)

VOUGHT XF4U-1



VOUGHT F4U-1 (DERNIÈRES SÉRIES)



▲ Le prototype XF4U-1 en vol « tout sorti ».

Arrivant à 150 km/h, l'appareil dérape sur l'herbe mouillée, percute des arbres, passe sur le dos et glisse la queue en avant et cul par-dessus tête jusqu'à mi-pente d'un ravin. Le pilote d'essais s'en sort miraculeusement sans une égratignure et, contrairement aux craintes, le prototype peut être réparé et revole deux mois plus tard. D'ailleurs, le 1er octobre 1940, il rallie Stratford à Hartford (90 km) à la vitesse de 405 mph (652 km/h), faisant de lui le premier chasseur américain à franchir la barre des 400 mph (644 km/h). La publicité donnée à cet exploit va changer le cours des événements : le *General* Henry H. Arnold, chef d'état-major de l'Air Corps, demande à Pratt & Whitney d'abandonner ses études sur un moteur en ligne [1]. Le Double Wasp est sauvé et le Corsair peut voler vers sa légende. Dès lors, le BuAer va étalonner tous les autres chasseurs à l'aune des performances du XF4U-1 – le rêve de tout avionneur ! Toutefois, le chemin de la gloire est encore parsemé d'embûches, car tout n'est pas encore parfait. Certes, aux poids à vide de 3 404 kg et, en ordre de vol, de 4 244 kg (qui en font le plus lourd chasseur américain de l'époque), le XF4U-1 grimpe à 810 m/min et affiche un plafond pratique de 9 450 m, mais sa stabilité latérale laisse à désirer et les sorties de vrille sont difficiles à maîtriser, même par des pilotes confirmés. En outre, son armement est manifestement insuffisant et, à la lueur des combats aériens qui se déroulent en Europe, ses protections sont lacunaires.

Après passage du prototype au centre d'essais de la Navy à Anacostia, le 28 novembre 1940, le BuAer émet quelques suggestions qui viennent s'ajouter aux propres réflexions du constructeur. Le 3 mars 1941, une lettre d'intention du BuAer demande à Vought de proposer une version de série incorporant les modifications demandées.

Il est ainsi décidé d'abandonner les mitrailleuses de capot et de monter deux 0.5-in (12,7 mm) de plus dans les ailes et de prévoir 75 kg de blindage autour de l'habitacle et du réservoir d'huile. Pour loger les deux Browning M-2 supplémentaires, les réservoirs d'essence intégraux de bord d'attaque doivent être supprimés. Pour compenser, un réservoir de 237 litres auto-obturant est installé dans le fuselage, le plus près possible du centre de gravité (pour éviter une constante modification de l'assiette de l'avion à mesure de la consommation du carburant), soit entre le moteur et l'habitacle, contraignant le recul du poste de pilotage d'un mètre. Cette nouvelle disposition réduit considérablement la vue vers l'avant pour le pilote, en particulier à l'atterrissage, ce qui aura de graves conséquences sur le début de la carrière du Corsair. Pour améliorer la visibilité, le nombre des montants de la verrière (surnommée *birdcage* ou cage à oiseaux) est diminué et un décrochement vitré est ménagé de chaque côté à l'arrière du poste de pilotage. Un râtelier pour une bombe de 45 kg est monté sous chaque aile et deux nourrices d'une capacité totale de 234 litres sont insérées dans la voilure. Par ailleurs, l'envergure des volets, désormais à fentes, est raccourcie, permettant d'allonger celle des ailerons, un aménagement qui augmente ainsi d'une manière très sensible le taux de roulis de l'appareil.

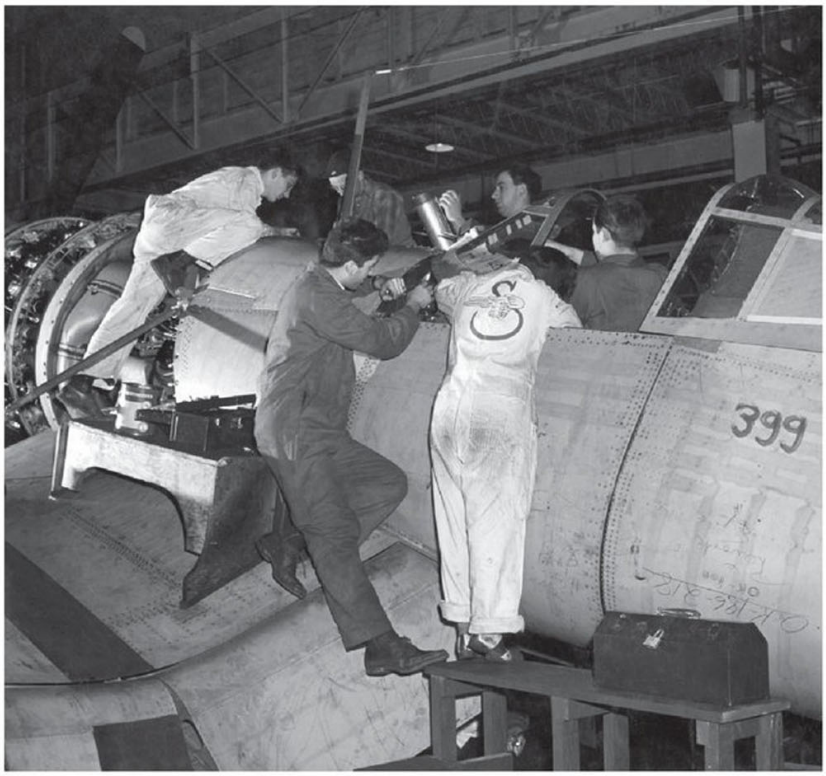
On passera sur quelques autres modifications mineures. L'avion reçoit un IFF et, surtout, le R-2800-8(B), dont les 2 000 ch au niveau de la mer permettent de compenser l'augmentation de la masse (5 032 kg tout équipé). Ainsi gréé, le F4U-1 atteint 671 km/h à 5 800 m. Très rapidement, l'armement sera porté à six mitrailleuses avec un total de 2 350 projectiles.

[1] L'Air Corps sera largement bénéficiaire de cette décision avec le Republic P-47 Thunderbolt (cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 5 de mars 2010).

CHASSEUR DÉBARQUÉ

Le 30 juin 1941, Vought reçoit une commande ferme pour la livraison de 584 F4U-1 à partir de février 1942. Pearl Harbor va changer la donne. Un pool, connu sous les initiales VGB, réunit Vought, Goodyear Aircraft Corporation et Brewster Aeronautical Corporation pour la production en masse du Corsair. Les appareils construits par Brewster sont dénommés F3A-1 et ceux produits par Goodyear sortent sous la désignation de FG-1.

▼ Un F4U-1 du premier lot de production (BuAer 02296). On note qu'il possède encore les volets de capot supérieurs articulés ; ceux-ci seront scellés par la suite pour éviter les projections d'huile sur le pare-brise. Par rapport au prototype, la visibilité du pilote a été améliorée par l'installation d'une verrière moins « clôturée » (la fameuse *birdcage*), bien qu'encore très critiquée, et d'une découpe vitrée à l'arrière de l'habitacle. (Vought)



▲ Vue partielle de la chaîne d'assemblage des premiers F4U-1. On note le logo de Sikorsky sur la combinaison d'un ouvrier, cette firme et Vought ayant fusionné pour former une division de la nouvelle United Aircraft Corporation, en janvier 1939. La guerre n'a pas encore été déclarée et les femmes n'ont pas encore remplacé les hommes dans les usines. (Vought)

Toutefois, ces derniers, plus particulièrement destinés à l'USMC, sont « dénavalisés » et donc dépourvus du système de repliage des ailes, de la crosse d'appontage et d'autres équipements exigés pour l'utilisation en haute mer (dispositifs de flottaison, emport d'un canot pneumatique gonflable…).

Le premier F4U-1 (BuAer 02153) vole le 25 juin 1942. Le 25 septembre, le 02156 est livré au porte-avions USS *Sangamon* (CVE-26) en baie de Chesapeake pour les essais de qualification confiés au *Lieutenant Commander* Samuel Porter. Là, les choses commencent à se gâter. L'approche à l'appontage est fortement handicapée par le manque de visibilité vers l'avant, d'autant que le pare-brise est régulièrement maculé d'une fine pellicule d'huile (ce dernier problème sera réglé à la fin de l'année par le scellement des trois volets de capot supérieurs et le remplacement des vérins hydrauliques des volets mobiles par un système mécanique). Quand le pilote reçoit le signal de couper les gaz, l'avion chute à la verticale, rebondissant sur le pont sans forcément accrocher un brin et souvent de manière déséquilibrée (la roue gauche touchant avant la roue droite en raison du fort couple moteur et de la déflexion vers le haut causée par la gigantesque hélice). Si un pilote expérimenté peut anticiper ce comportement, les jeunes recrues, qui forment maintenant le gros des unités embarquées, ont toutes les chances de faire le mauvais geste au mauvais moment et de se retrouver sur le dos ou dans l'eau. Porter jette l'éponge après quatre tentatives malheureuses d'appontage.

Début 1943, une nouvelle tentative est réalisée à bord de l'USS *Enterprise* (CV-6) avec le *Lieutenant* Stanley W. « Swede » Vejtasa, *Operations Officer* de la VF-10, tout auréolé de ses victoires et de ses deux *Navy Crosses* obtenues lors de la bataille de la mer de Corail. Cependant, la conclusion reste identique : le F4U-1 ne peut être mis entre toutes les mains pour des opérations embarquées.

L'escadrille VF-12, commandée par le *Lieutenant Commander* Joseph C. « Jumping Joe » Clifton, est la première unité de la Navy à toucher des F4U à San Diego, le 14 janvier 1943. Elle part pour le Pacifique à bord de l'USS *Sangamon* (CVE-26), début mars 1943, mais, en arrivant à Nouméa, elle reçoit l'ordre de verser ses Corsair à l'USMC à Espiritu Santo et de commencer à s'entraîner sur F6F Hellcat.

Deux raisons expliquent cette décision. Pour la Navy, il est évident que, tant que les problèmes qui accablent le F4U-1 ne sont pas réglés, le Corsair ne pourra pas opérer depuis un porte-avions et décide, en attendant, de l'affecter aux escadrilles terrestres de l'US Marine Corps. Par ailleurs, soucieuse de ne pas surcharger son organisation logistique, dont la gestion n'est pas toujours simple avec des unités mobiles comme le sont les escadres de haute mer, la Navy préfère n'aligner qu'un seul type de chasseur sur ses porte-avions.

◢ Ce pilote d'essais maison s'apprête à effectuer un vol de réception d'un des tout premiers F4U-1 (BuAer 02373) sortis de l'usine de Stratford.

Les ingénieurs de Vought s'attellent alors à la tâche pour corriger ces défauts le plus vite possible. Cependant, en quelque sorte, ce sont les Britanniques qui vont leur montrer la voie.

UN AIR VICELARD

Fin 1942, la Fleet Air Arm se trouve avec des chasseurs soit démodés (Fulmar et Wildcat) soit plus ou moins adéquats, car adaptés de modèles terrestres (Sea Hurricane et Seafire). La Royal Navy n'aurait guère d'objection à recevoir davantage de Seafire, mais la RAF, qui a besoin de toujours plus de Spitfire, fait jouer son droit de préemption. Dans ces conditions, il ne lui reste qu'à se tourner vers les USA. Là encore, le choix va vite se restreindre, l'US Navy refusant d'autant plus énergiquement de céder ses précieux F6F Hellcat qu'elle a rejeté le F4U pour les opérations embarquées. C'est donc ce dernier type qui est proposé aux Britanniques.

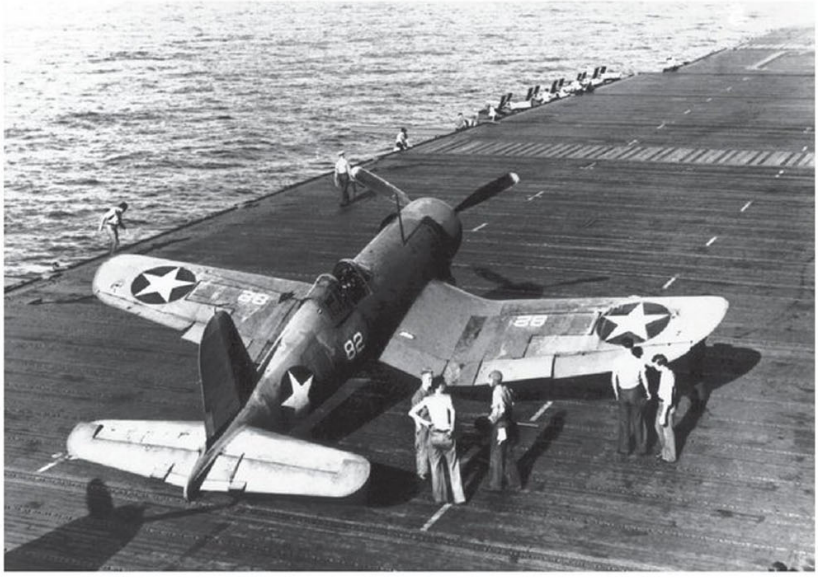
Ce n'est pas que ceux-ci fassent la fine bouche, mais ils se rendent compte assez rapidement que le Corsair est trop haut pour les hangars de leurs porte-avions, plus bas de plafond que ceux des Américains. La différence n'est que d'une quinzaine de centimètres, toutefois, elle est suffisante pour que les Corsair ne puissent pas y être stockés.

La question est abordée entre le BuAer et Vought en janvier 1943. Beisel soumet des solutions qui ressemblent à une blague belge, comme dégonfler les pneus ou compresser les jambes oléopneumatiques du train… Un certain *Lieutenant Commander* R. M. Smeeton, du Bureau de liaison britannique, offre une approche plus pragmatique : rogner les extrémités d'aile de 20 cm et boucher le trou avec un saumon en bois. Probablement vexé par la simplicité de la proposition, Beisel objecte que cela l'obligera à tout recalculer et à revoir une bonne partie des plans. Le BuAer passe outre et impose cette solution. Elle n'est sans doute pas satisfaisante sur le plan intellectuel, surtout pour Beisel, mais la Royal Navy, qui a un besoin urgent de chasseurs embarqués performants, n'a pas vraiment le choix. Il s'avérera que la modification n'aura guère d'incidence sur les performances du Corsair et que, même, elle améliorera sa maniabilité à basse altitude.

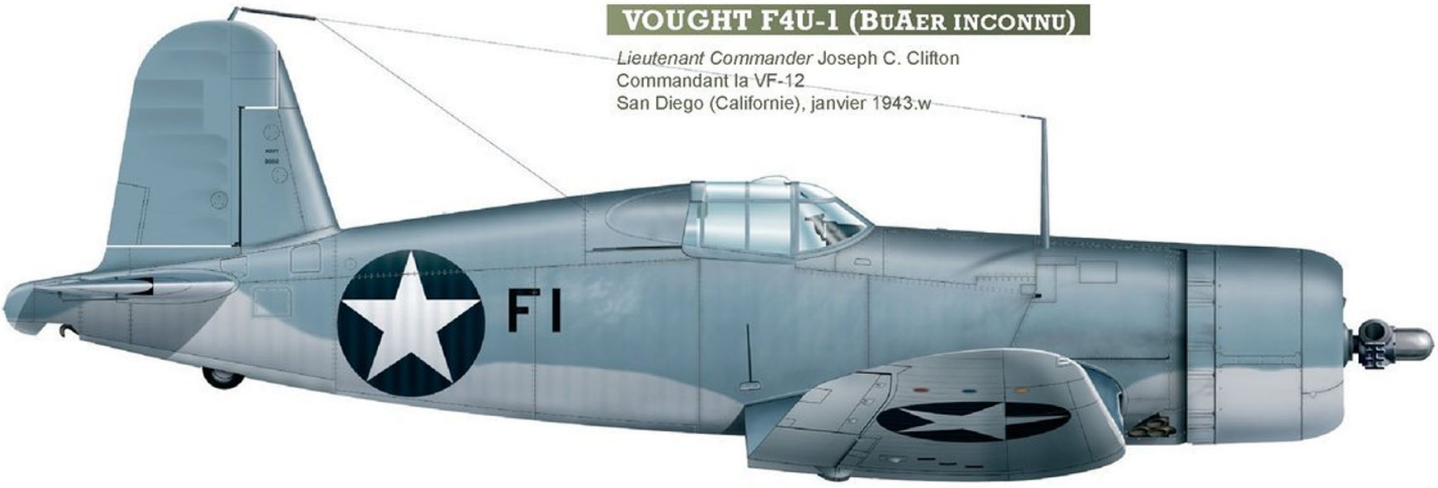
La Fleet Air Arm prend livraison de 95 Corsair Mk. I (F4U-1), à l'envergure standard, qui ne servent qu'à l'entraînement terrestre, 510 Mk. II (F4U-1 à verrière bombée et -1D), aux ailes rognées, qui représentent la première version opérationnelle, 430 Mk. III, tous des Brewster F3A-1 et -1D, qui, en raison d'une certaine méfiance vis-à-vis de ce constructeur, sont réservés à l'entraînement, et 857 Mk. IV (Goodyear FG-1, FG-1A et FG-1D), soit un total général de 1 892 appareils.

En juin 1943, les futurs pilotes de Corsair sont réunis à NAS Quonset Point (Rhode Island) au sein du N° 738 *Squadron* pour commencer leur formation sur leurs propres Corsair Mk. I.

▲ Le *Lieutenant Commander* Joseph C. « Jumping Joe » Clifton en grande discussion avec ses pilotes de la VF-12 à San Diego, en février 1943. Ceux-ci sont encore plein d'espoir d'être les premiers à donner son baptême du feu au Corsair. (Naval Aviation Museum)



▲ L'un des grands as de l'US Navy, « Swede » Vejtasa, se voit confier à son tour des essais de qualification du F4U-1 à bord de l'USS *Enterprise* (CV-6), entre décembre 1942 et janvier 1943. Cependant, ils ne seront guère plus concluants que les précédents. On note que les codes tactiques sont peints sur les ailes de manière à être lus de face.



VOUGHT F4U-1 (BuAer inconnu)

Lieutenant Commander Joseph C. Clifton
Commandant la VF-12
San Diego (Californie), janvier 1943.

Et certains découvrent la « bête », tel le *Lieutenant* Norman S. Hanson [2] :

« Tous les matins, nous entendions des nouvelles horribles à propos de pilotes qui avaient été tués sur Corsair. Tout à coup, quand nous avons pensé qu'il n'en resterait plus un seul pour nous, nous nous sommes retrouvés à Quonset Point. Nous nous sommes dirigés vers le hangar qui nous avait été assigné. Une sentinelle en armes le gardait, mais Eric lui a demandé d'ouvrir la porte et d'allumer la lumière. Sans trop savoir comment ni pourquoi, nous avons grimpé un escalier qui menait à une passerelle qui courait sur toute la longueur du hangar. C'est à ce moment que les lumières se sont allumées – ils étaient là, ces Corsair, qui couvraient toute la surface du hangar. Je dois bien avouer que, de tous les avions que j'avais vus, ils m'étaient alors apparus comme les plus tordus. Ils avaient vraiment l'air vicelards et il ne fallait pas avoir beaucoup d'imagination pour comprendre pourquoi autant de jeunes Américains les avaient trouvés si difficiles à maîtriser, voire presque impossible, particulièrement lors de l'appontage. Nous sommes restés là, à les regarder fixement, sans trouver le moindre mot à dire. »

On comprend mieux le pressentiment de Hanson, quand on sait que sur les 95 Corsair Mk. I perçus, environ 45 seront radiés à la suite d'un accident, entraînant onze pilotes dans la mort !

Lorsque, le 30 décembre 1943, le HMS *Illustrious* prend la mer en direction de l'océan Indien, il a chargé à son bord les N° 1830 et 1833 *Squadrons*, les premières unités de Corsair à opérer depuis le pont d'un porte-avions. L'US Navy patientera encore neuf mois avant de franchir le pas ; pendant ce temps, la Fleet Air Arm aura largement prouvé la valeur du Vought F4U comme chasseur et chasseur-bombardier embarqué, tant en Europe qu'en Extrême-Orient.

LES DIFFÉRENTES VERSIONS

LE F4U-1

Vought produit 734 **F4U-1**. Comme mentionné plus haut, ce modèle est également fabriqué par Goodyear, qui livre 2 010 **FG-1** à partir d'avril 1943, et par Brewster, qui, à la suite de retards répétés, de vices de construction et de graves ennuis financiers, malgré sa mise sous tutelle par l'US Navy, cesse toute production en juillet 1944, après la sortie du 735e **F3A-1**.

Pour tenter de gommer le point noir du Corsair, son absence de visibilité vers l'avant, le siège peut être rehaussé de 23 cm, nécessitant de modifier la verrière, qui prend une forme bombée et qui est débarrassée de ses encombrants montants latéraux. Testée sur le F4U-1 BuAer 02557, cette modification est incorporée à partir du BuAer 17467 (11e appareil du lot 17457-17516), en août 1943.

▲ Un FG-1 à verrière bombée de la VMF-211, reconstituée en avril 1942 après avoir été annihilée lors de l'invasion de l'île de Wake par les Japonais en décembre 1941. Sur le cliché original, on lit parfaitement le BuAer (14452) et l'inscription « FG-1 », c'est-à-dire sans le suffixe « A ».

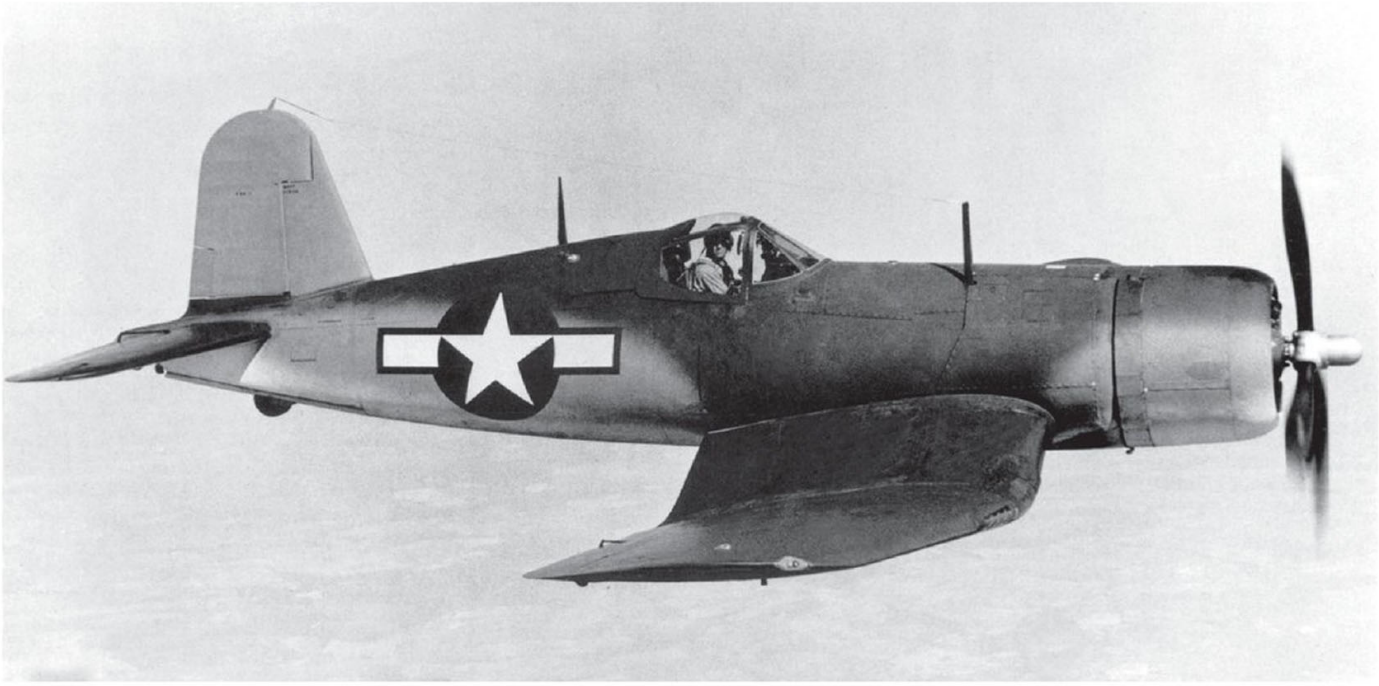
[2] *Carrier Pilot* – N. S. Hanson – Patrick Stephens, 1979.

[3] Probablement des F3A-1D.

▼ Un oiseau rare, un Brewster F3A-1 à verrière bombée (BuAer 11130), dont on ne sait exactement combien ont été produits. Sur le gouvernail, le suffixe « A » est absent de la désignation officielle.

LE PROBLÉMATIQUE F4U-1A

« Le 27 février 1943, Vought demande à ce qu'une dénomination particulière soit affectée à cette version. Le 27 mars, une dépêche autorise le pool VGB à construire la variante -1A. En raison de l'urgence de la situation, le BuAer demande à ce que « les modifications soient incorporées le plus tôt possible sans que cela n'affecte sensiblement la production » et ajoute que « le contrat fera l'objet d'un avenant en bonne et due forme dès que les devis concernant le coût, le poids et les performances auront été communiqués ». Ainsi donc, les appareils modifiés seront tous livrés en tant que F4U-1, FG-1 et F3A-1, jusqu'à ce que l'avenant au contrat soit ratifié en date du 16 mai 1944. »



C'est l'explication à propos de la dénomination **F4U-1A** que donnent N. A. Veronico et al (voir nos fiches de lecture), mais qui est tout sauf convaincante.
Pour commencer, il est curieux de constater que le suffixe « A » n'apparaît pas sur le gouvernail de cette variante et qu'il reste même inconnu des manuels officiels, comme le *Flight Operating Handbook* (référence : AN #01-45HA-1), pourtant daté du 15 mars 1945, dans lequel la division Vought-Sikorsky traite des modèles F4U-1, F4U-1C, F4U-1D, FG-1, FG-1D et F3A-1, sans aucune mention de la variante « A ». Il en va de même avec tous les *Maintenance Manuals and Service Handbooks* et, surtout, avec l'*Illustrated Parts Catalog* (AN #01-45HA-4), que l'on peut trouver en vente sur Internet.
Dans ses ordres de bataille des années 1944 et 1945, l'USN/USMC ne mentionne aucun F4U-1A, alors que le distinguo est fait entre les F4U-1 et les -1C et -1D. Et pourtant, à cette date, les « birdcages » ont été retirés de la circulation depuis bien longtemps.
Pourtant, ces mêmes documents opèrent une différence entre les FG-1 et les FG-1A. Pourquoi ?
Penchons-nous sur la nomenclature de l'US Navy concernant le suffixe « A ». Huit cas sont officiellement recensés :

1 - Version amphibie d'un hydravion (PBY-5A) ;
2 - Installation d'un armement sur un avion non armé (J2F-2A) ;
3 - Pose d'une crosse d'appontage sur un avion terrestre (SOC-3A) ;
4 - Avion construit pour l'AAF ou obtenu de l'AAF (SBD-3A) ;
5 - Modifications diverses (JRF-1A) ;
6 - Version de remorquage de cible ou de reco-photo (JRF-1A).

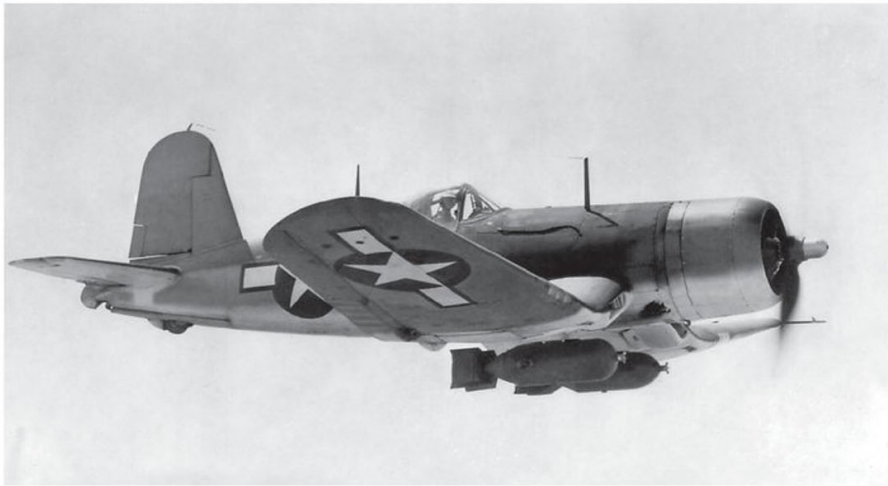
Mais plus intéressants sont les deux derniers cas :

7 - Version terrestre d'un avion embarqué (F4F-3A) ;
8 - Suppression du système de repliage des ailes et des équipements navals (SB2C-1A).

Si le cas n° 5 peut éventuellement s'appliquer au F4U-1 à verrière bombée, ce qui reste néanmoins douteux, les cas n° 7 et 8 semblent tout à fait appropriés au modèle de Goodyear.
Contrairement au FG-1, le FG-1A apparaît sur les ordres de bataille des unités embarquées de l'US Navy. On peut donc en déduire que, le **FG-1** étant par destination un modèle « dénavalisé », la variante **FG-1A** a reçu une crosse d'appontage (cas n° 3), le suffixe « A » ne concernant pas le changement de verrière, mais l'installation de cet équipement indispensable pour opérer sur les porte-avions, les systèmes de repliage des ailes et de flottaison n'apparaissant pas essentiels.
De tout ce qui précède, on peut en conclure que les variantes **F4U-1A** et **F3A-1A** n'ont eu aucune existence légale. La raison tient au fait que l'avenant au contrat, mentionné ci-dessus, a été ratifié *après* que le BuAer a publié sa liste officielle de suffixes et que Vought et Goodyear étaient passés à la version -1D, tandis que Brewster avait pratiquement mis la clé sous la porte. Le BuAer n'avait donc aucune raison de modifier la dénomination de cette variante de manière rétroactive.
Pour clore ce chapitre sur les suffixes et en ce qui concerne le Corsair, signalons que la lettre « B » était affectée aux variantes construites dans le cadre du « Prêt et Bail » et destinées aux Britanniques, que la lettre « C » dénotait la présence de canons et la lettre « D » l'installation d'une tuyauterie pour l'emport de réservoirs auxiliaires largables (et non une version de chasse-bombardement).

VARIANTES AMÉLIORÉES

En octobre 1943, à partir du 1 302e exemplaire de série, apparaît un râtelier ventral pouvant accueillir un bidon de 674 litres ou une bombe de 455 kg. Le 1 551e avion est équipé du R-2800-8W à injection d'eau et compresseur à deux étages, moteur qui sera standardisé sur la version ultérieure. Vought produit 2 080 machines, auxquelles viennent s'ajouter les 2 010 FG-1 et -1A construits par Goodyear.
La Royal Navy perçoit 95 F4U-1 (Corsair Mk. I, immatriculés de JT100 à 194) et 430 F3A-1 (Corsair Mk. III de JS469 à 888 et de JT963 à 972 [3]) et la RNZAF (Royal New Zealand Air Force) 237 F4U-1.
La désignation **F4U-1B** est attribuée aux Corsair britanniques aux ailes rognées.
Les premiers **F4U-1C** armés de quatre canons de 20 mm (220 opa) sortent en juillet 1944. Cette variante diffère également par quelques modifications mineures. Vought en réalise 200 exemplaires.



▲ Capable de transporter deux bombes de 455 kg sous les ailes, le F4U-1D est la première véritable variante de chasse-bombardement du Corsair. Elle sera à la base du succès grandissant du F4U au sein de l'US Navy et de l'USMC.

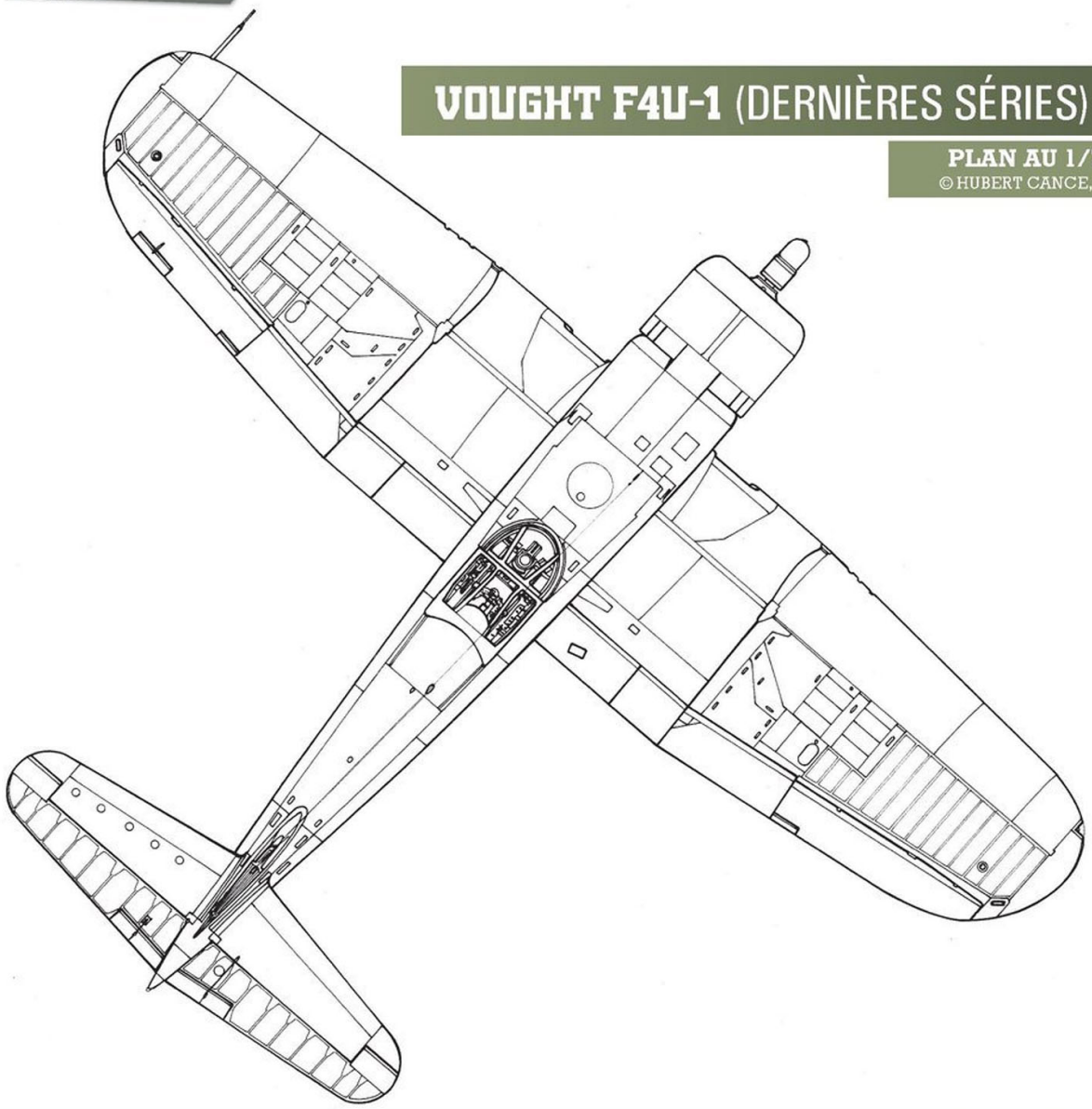
▼ Un F4U-1C de série. Cette variante était armée de quatre canons de 20 mm alimentés à 220 obus par arme. Elle sera réalisée en petite série. (Vought)

Équipé du R-2800-8W, délivrant 2 225 ch en puissance d'urgence, le **F4U-1D** est la première véritable variante de chasse-bombardement. Deux pylônes pouvant accommoder une bombe de 455 kg sont montés sous les ailes. Cette installation nécessite la dépose des réservoirs des ailes centrales, mais cette perte en capacité est comblée par l'emport de deux réservoirs largables de 583 litres sous les ailes et d'un de 606 litres sous le ventre, qui justifient le suffixe « D » à leur dénomination. Les 600 derniers exemplaires sont aménagés pour le tir de huit roquettes air-sol de 127 mm. Vought construit 1 685 F4U-1D entre avril 1944 et février 1945, Goodyear 1 997 **FG-1D** et Brewster termine sa production avec le **F3A-1D** (en nombre inconnu). Il est à noter que le FG-1D possède une crosse d'appontage (mais pas le système de repliage des ailes), comme le FG-1A, et on retrouvera cette version sur les porte-avions en 1945.
La Royal Navy mettra en service 510 F4U-1D en tant que Corsair Mk. II (JT195 à 704) et 857 Goodyear sous la dénomination de Corsair Mk. IV (FG-1A de KD161 à 254, FG-1D de KD255 à 560, FG-1 de KD561 à 570 et FG-1D de KD570 à KE117). La RNZAF obtient la cession de 127 F4U-1D et de 60 FG-1D, portant le total de Corsair perçus à 424.

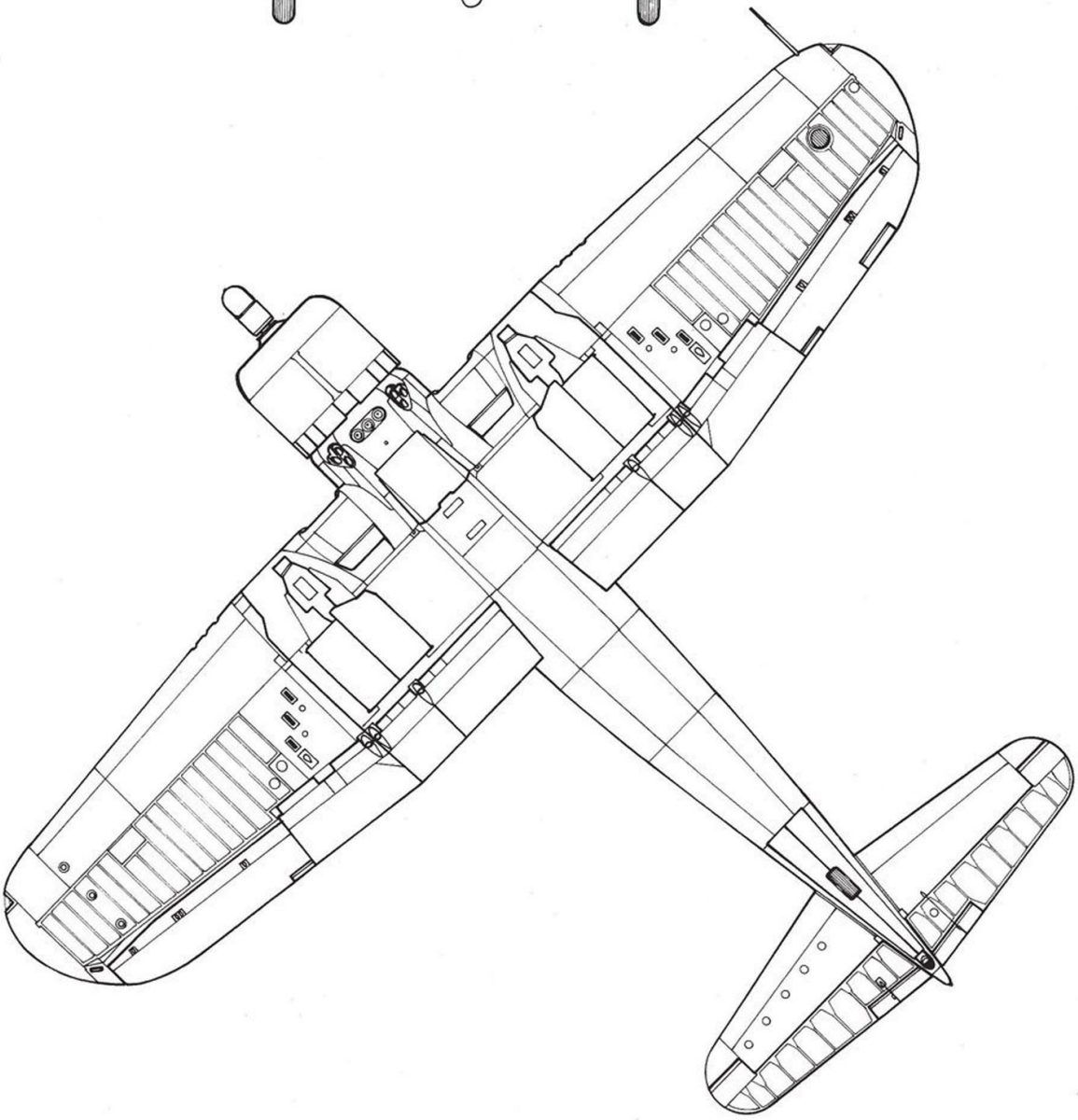
VOUGHT F4U-1 (DERNIÈRES SÉRIES)

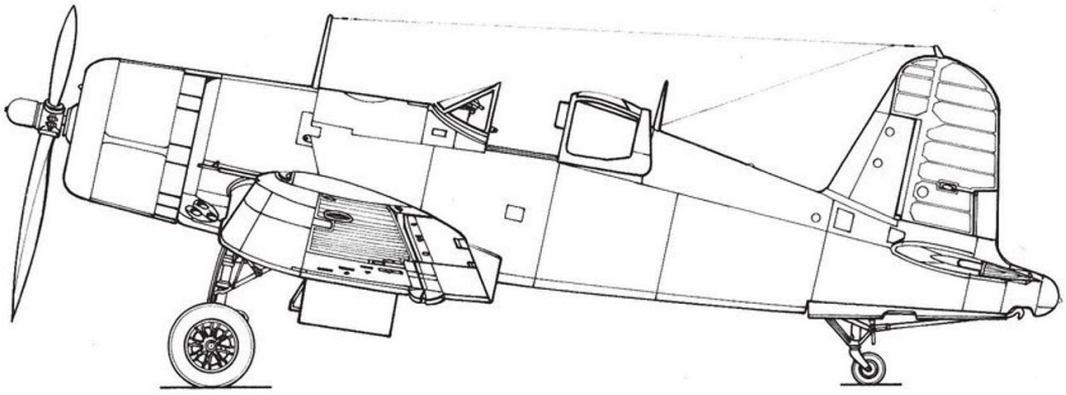
PLAN AU 1/72e

© HUBERT CANCE, 2015



	XF4U-1	F4U-1	Corsair IV	FG-1D	F4U-4	F2G-1/-2
Moteur	XR-2800-4	R-2800-8	R-2800-8	R-2800-8W	R-2800-42W	R-4360-28
Puissance maxi (ch)	1 850	2 000	2 000	2 225	2 100	3 000
Envergure (m)	12,50	12,50	12,00	12,50	12,50	12,50
Longueur (m)	9,73	10,16	10,00	10,00	10,50	10,30
Hauteur (m)	4,75	4,90	4,60	4,90	4,50	4,90
Surface alaire (m²)	29	29	28,30	29	29	29
Poids à vide (kg)	3 404	4 074	4 128	3 944	3 404	4 650
Poids en charge (kg)	4 244	5 406	5 600	5 461	5 670	6 054
Essence maxi (l)	1 241	2 411	nc	2 411	1 241	2 769
Vitesse maxi (km/h)	652	671	668	684	718	693
à l'altitude de (m)	6 000	6 000	6 000	6 000	8 000	5 000
Vitesse ascensionnelle (m/min)	810	880	nc	951	1 018	1 340
Plafond pratique (m)	9 450	11 250	nc	nc	12 680	11 830
Distance franchissable						
Sur carburant interne (km)	1 370	1 633	800	804	1 617	1 915
Maximale (km)	1 370	3 570	2 513	3 570	nc	3 145
Armement						
Mitrailleuses de 7,7 mm	2					
Mitrailleuses de 12,7 mm	2	6	4	6	6	6
Charge de bombes (kg)		450	900	900	900	900
Roquettes (nombre)		8			8	8





▲ L'un des deux XF4U-3 équipés d'un turbocompresseur et d'une hélice quadripale. Les deux appareils connaîtront une mise au point trop longue pour intéresser la Navy, alors que la menace de l'aviation ennemie ne se manifestait plus qu'à basse et moyenne altitudes, d'autant que la guerre était terminée en Europe et en passe de l'être dans le Pacifique. (Vought)

VARIANTES SPÉCIALISÉES

Très tôt, le BuAer s'intéresse à une version de reco-photo, demandant à Vought de transformer soixante F4U-1 pour qu'ils puissent recevoir des caméras K-17, K-18 et F-56. En avril 1942, le bureau d'études travaille sur la réalisation de la maquette du **F4U-1P**, mais, en raison de sa surcharge de travail, le BuAer demande, un an plus tard, à ce que celle-ci et tous les plans soient transférés à la NAS de Norfolk (Virginia), qui se chargera de modifier les avions. La base aéronavale ne semble pas avoir été en possession de tous les éléments avant la fin de l'année 1943 et il paraît douteux que plus de quatre exemplaires aient été livrés à l'USN et à l'USMC dans les derniers mois de la guerre.

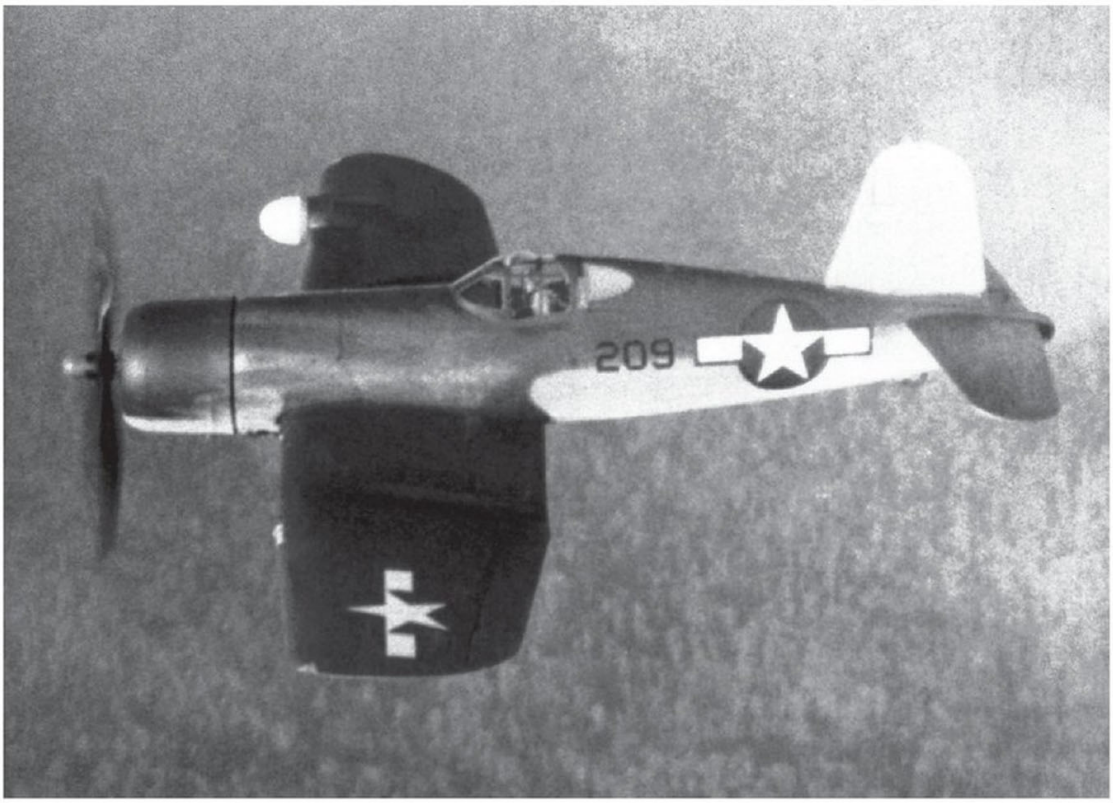
Contrairement à l'USAAF, la Navy s'intéresse très tôt à la chasse de nuit, mais avec une contrainte supplémentaire : ses chasseurs embarqués sont tous des monomoteurs monoplaces. Le Radiation Laboratory du MIT est donc appelé à travailler à la miniaturisation d'un radar aéroporté, tandis que la NAS Quonset Point tente de définir équipements, procédures et tactiques. Satisfait du résultat, le BuAer souhaite mettre en œuvre le plus rapidement possible une version nocturne du F4U. Fin janvier 1942, Vought présente la maquette du XF4U-2, qui recueille l'adhésion du BuAer. Comme il s'avère impossible de lancer une version spécifique sans désorganiser les chaînes de production, il est alors décidé de confier des F4U-1 standards à la Naval Aircraft Factory (NAF), charge à elle de les modifier. Le premier (BuAer 02153) sert de prototype à cette version baptisée **F4U-2** [4]. L'avion reçoit le radar expérimental XAIA de 3 cm de longueur d'onde, qui ne pèse que 115 kg et dont le diamètre de la parabole n'est que de 46 cm. Il peut donc être facilement logé dans un conteneur monté près de l'extrémité de l'aile droite. Pour rétablir l'équilibre, la mitrailleuse extérieure droite est supprimée et les cinq autres reçoivent des bandes plus courtes, limitant la capacité globale à 1 915 balles. L'écran est installé sur le dessus du tableau de bord du pilote ; le radar est fiable entre 150 et 3 000 mètres à une altitude supérieure à 600 m. Les essais montrent que le conteneur ne fait perdre que 3 km/h, qu'il ne modifie en rien les qualités de pilotage de l'appareil et que son installation ne perturbe pas les chaînes de montage du F4U-1. Le 02153 est alors officiellement réceptionné comme le premier F4U-2, le 7 janvier 1943. Ce modèle sera retiré des opérations en octobre 1944, le F6F-5N prenant le relais.

Trente-deux F4U-2 sont modifiés par la NAF et deux autres sont transformés « in the field » par la VMF(N)-532 (BuAer 49858 et 49914).

VERSIONS ULTÉRIEURES

Le **XF4U-3** apparaît en mars 1943, quand Vought soumet un projet relatif à un intercepteur à haute altitude équipé d'un turbocompresseur de type Birmann, mis au point par Turbo Engineering. Deux prototypes sont commandés. Le XF4U-3A (BuAer 17516) reçoit le moteur expérimental XR-2800-16C et le XF4U-3B (BuAer 49664) le R-2800-14W, tous deux étant équipés du turbocompresseur et d'une hélice quadripale Hamilton Standard de 4,00 m de diamètre (soit 0,06 m de moins que la tripale) ; ils volent respectivement en mars et en septembre 1944. Ils se distinguent par une volumineuse prise d'air sous le ventre, en arrière du capot et aussi par de nombreux problèmes qui vont retarder le programme d'essais. Un troisième prototype aurait dû rejoindre les deux autres, mais il s'écrase de manière prématurée. De son côté, Goodyear ne transforme que 13 FG-1 sur les 26 prévus en **FG-3** ; ils sont livrés en juillet 1945. Arrivés trop tardivement dans la

▼ Le BuAer 80763 est en fait l'un des cinq F4U-1 modifiés et rebaptisés XF4U-4. On note la forme légèrement différente du capot qu'il a fallu adapter au nouveau moteur et la prise d'air du carburateur désormais logée dans la partie inférieure du capot. L'appareil est équipé de pylônes sous la section centrale de l'aile, mais il peut également recevoir des roquettes sous les ailes extérieures. (Vought)



◀ Un F4U-2 de la VMF(N)-532. Basée sur l'atoll de Tarawa à partir de janvier 1944, cette unité commandée par le *Major* Everette H. Vaughan revendiquera deux victoires et repartira pour la côte Ouest des USA au mois d'octobre.

[4] La logique aurait voulu qu'il reçoive la dénomination de F4U-1N, mais peut-être le BuAer n'avait-il pas encore défini sa politique en la matière.

[5] La dénomination XF4U-4 est réservée à cinq F4U-1 modifiés.

[6] Pour la mise en chantier de cette version, beaucoup d'auteurs invoquent une réponse aux attaques Kamikaze, ce qui est hautement improbable, car, à cette époque, le phénomène est totalement inconnu et ne surgira que fin octobre 1944.

guerre, quand la Navy n'a plus besoin de ce type d'intercepteur, ni le F4U-3 ni le FG-3 ne seront commandés en série.

De l'expérience malheureuse des XF4U-3, il restera un point positif : l'hélice quadripale. En mai 1943, celle-ci est accouplée au R-2800-18W (puis -42W) à injection pour donner naissance au **F4U-4**. Cette version bénéficiera aussi des nombreux enseignements tirés du développement des modèles antérieurs. Deux F4U-1 (49763 et 50301) servent de prototypes. Ils se singularisent extérieurement par le transfert de la prise d'air du carburateur des racines de l'aile à l'extrémité inférieure de la lèvre du capot, qui, lui-même, a été redessiné. D'autres améliorations sont apportées avant le vol du premier (F4U-4X [5]), le 19 mai 1944. Le BuAer a déjà passé une commande de 1 414 machines, dont la première est prise en compte par la Navy fin octobre. La fin de la guerre réduira ce contrat ; toutefois, le F4U-4 continuera à être produit en série jusqu'en 1947 (2 045 exemplaires). La commande de **FG-4** passée à Goodyear sera purement et simplement annulée.

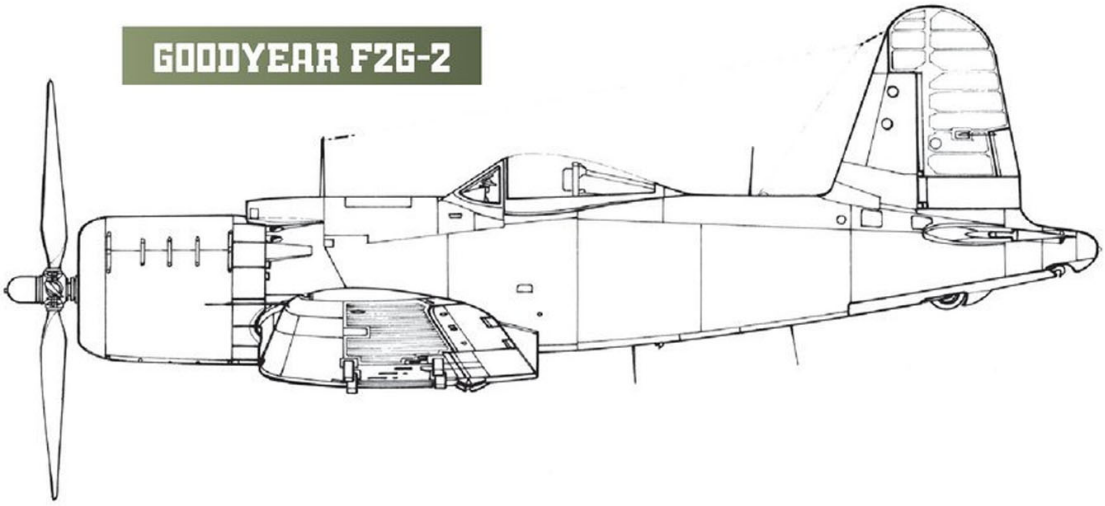
Les premiers F4U-4 sont affectés aux unités opérationnelles en avril 1945. À la fin des hostilités, 6 escadrilles de la Navy et 3 de l'USMC en seront totalement ou partiellement équipées.

Nous passerons sur les variantes ultérieures du F4U-4, dont aucune ne verra le jour pendant la guerre. L'étude d'une version dédiée à l'appui tactique, le **F4U-5**, débute en mars 1944, mais le prototype ne volera qu'en juillet 1946.

Le 7 février 1944, Goodyear reçoit un contrat pour développer un chasseur de supériorité aérienne, décliné en deux versions : le **F2G-1** terrestre et le **F2G-2** [6] embarqué. À cet effet, Goodyear entreprend de marier le monstrueux R-4360-4 Wasp Major à… 28 cylindres en quatre rangées, développant 3 000 ch au décollage, à une cellule de FG-1 considérablement remaniée, tant extérieurement qu'intérieurement (réaménagement du poste de pilotage et du tableau de bord). Ainsi naît le F2G-1, dont le premier prototype vole le 26 août 1944. Six autres FG-1 sont ainsi modifiés, dont le dernier n'est prêt qu'en décembre 1945 ; dès mars 1944, le BuAer a passé un marché pour 418 exemplaires, prévoyant des livraisons étalées de mars 1945 à fin 1946. Au niveau de la mer, il s'avère plus rapide que le F4U-4 (642 km/h contre 613), mais les nouveaux chasseurs à réaction qui pointent le bout de leur tuyère apparaissent bien plus prometteurs sur le plan des performances pures. Par ailleurs, le F2G manifeste de graves troubles de stabilité latérale et le programme est retardé par la délicate mise au point du Pratt & Whitney. La variante F2G-2 se distingue par sa dérive agrandie et par une cellule renforcée pour encaisser les 4,7 g imposés par les catapultes qui sont alors installées sur les porte-avions américains. Pour toutes ces raisons, en mai 1945, le BuAer réduit sa commande à dix exemplaires (cinq F2G-1 et cinq F2G-2), dont aucun ne sera mis en service.

En tout, 10 872 Corsair, toutes versions et tous constructeurs confondus, ont été produits et livrés à l'US Navy et à l'USMC avant le 31 juillet 1945, auxquels s'ajoutent les 1 892 appareils destinés à la Fleet Air Arm (les avions de la RNZAF ayant été pris sur les stocks US). ■

GOODYEAR F2G-2



2 LES OPÉRATIONS TERRESTRES

LA RECONQUÊTE

Premier acte

BIENVENUE À GUADALCANAL

La Navy, ayant décidé que le F4U-1 était inadapté aux opérations embarquées, affecte les premiers exemplaires à l'USMC et ce sont les VMF-123 et VMF-124, toutes deux « commissionnées » à San Diego (Californie) le 7 septembre 1942, qui en sont les heureuses récipiendaires. Le *2nd Lieutenant* Kenneth A. Walsh (VMF-124), qui deviendra le premier as sur Corsair, rappelle dans quelles conditions son unité est montée au front :

« Les prises en compte du F4U ont commencé fin octobre 1942. Beaucoup d'ajustements ont été nécessaires avant que les avions ne soient bons de guerre, ce qui a retardé notre transformation. Après avoir reçu notre dotation de 24 avions et de 29 pilotes, nous avons été envoyés dans le Pacifique, alors qu'aucun d'entre nous n'avait plus de 20 heures sur F4U. Nous avions juste effectué un exercice de tir, un vol à haute altitude et un vol de nuit avant notre départ – ils avaient si désespérément besoin de nous là-bas. »

Guadalcanal ou la guerre au milieu de nulle part : voilà ce qui attend les pilotes de Corsair. Le *1st Lieutenant* W. W. Evans, médecin-chef de l'USMC, présent sur place dès août 1942, décrit l'environnement de Henderson Field, alors l'unique terrain de la « Cactus Air Force » (« Cactus » était le nom de code de l'île). Six mois plus tard, peu de choses ont changé :

« Il n'existait pas de quartiers confortables à une distance raisonnable du front ou comme sur un porte-avions, où l'on peut se reposer à loisir. On était en première ligne et on ne pouvait remplacer personne. Hommes et machines devaient voler jusqu'à ce que l'un ou l'autre, voire les deux, finisse par craquer. Il n'y avait absolument rien pour entretenir les avions et le personnel devait se débrouiller avec les moyens du bord. On faisait la cuisine sur des braseros, on faisait sa toilette et on lavait son linge dans la rivière Lunga. Presque tout le monde gardait ses vêtements en permanence et les seuls abris contre le mauvais temps étaient des tentes montées à même la terre battue et sans protection contre les moustiques porteurs de la malaria. Le personnel technique travaillait dur avec un outillage rudimentaire pour maintenir les avions en état de vol. Les gars n'avaient pas de temps libre à consacrer à l'amélioration de leurs conditions de vie – quatorze heures de travail par jour étaient une moyenne normale et seize heures n'avaient rien d'exceptionnel. »

▲ Alignement de F4U-1 de l'USMC à Henderson Field (Guadalcanal) à l'été 1943. Les Marines géraient habituellement leurs avions par « pools », c'est-à-dire que les appareils n'étaient pas attribués de manière spécifique à chaque unité, mais que chacune « tapait » dans le pot commun en fonction de ses besoins. C'est l'une des raisons pour lesquelles les Corsair de l'USMC, tout au moins dans les Salomon, portaient des codes tactiques non personnalisés et peu de décorations.

La 123 devance la 124 d'une semaine, se posant à Guadalcanal le 4 février 1943, mais ce sera la 124 du *Major* William E. Gise qui aura l'honneur d'effectuer la première mission de guerre. À peine arrivé, le premier contingent de 17 F4U est envoyé escorter un PBY en mission de sauvetage en mer.

Le 14 février, l'escadrille rencontre l'ennemi pour la première fois lors d'une escorte de PB4Y-1 conjointe avec des P-40 et des P-38 au-dessus de Kahili. Un début plutôt difficile et qui passera à la postérité locale sous le nom de « massacre de la Saint-Valentin » ! Une cinquantaine de « Zero » abattent deux PB4Y-1, deux P-40, quatre P-38 et deux F4U, mais la VMF-124 revendique ses trois premières victoires, dont une à la suite d'une collision frontale avec un chasseur japonais ; deux pilotes de Corsair ne rentrent pas, dont le *2nd Lieutenant* Harold B. Stewart, ainsi que l'explique son chef de patrouille, le *1st Lieutenant* Lloyd B. Pearson :

« La *Fighting* 124 jouait maintenant en première division et les gars d'en face n'étaient pas du genre à plaisanter. L'avion de Stewart avait été poivré en diagonale à la hauteur du réservoir d'essence. Quand il m'a rejoint après la bagarre, j'ai vu l'essence qui s'échappait par les nombreux trous. Lui m'a semblé OK. Après une dizaine de minutes,

il est tombé en panne de carburant, il nous a fait un signe de la main et il a piqué vers la mer, 6 000 m plus bas. Les « Zero » l'ont alors suivi, lui tirant dessus tout au long de sa descente. Il a réussi un amerrissage impeccable et je crois même avoir aperçu un point jaune (son canot) à côté de l'avion. Mais les « Zero » ont continué à le mitrailler. Nous n'avons plus jamais entendu parler de Stewart. »

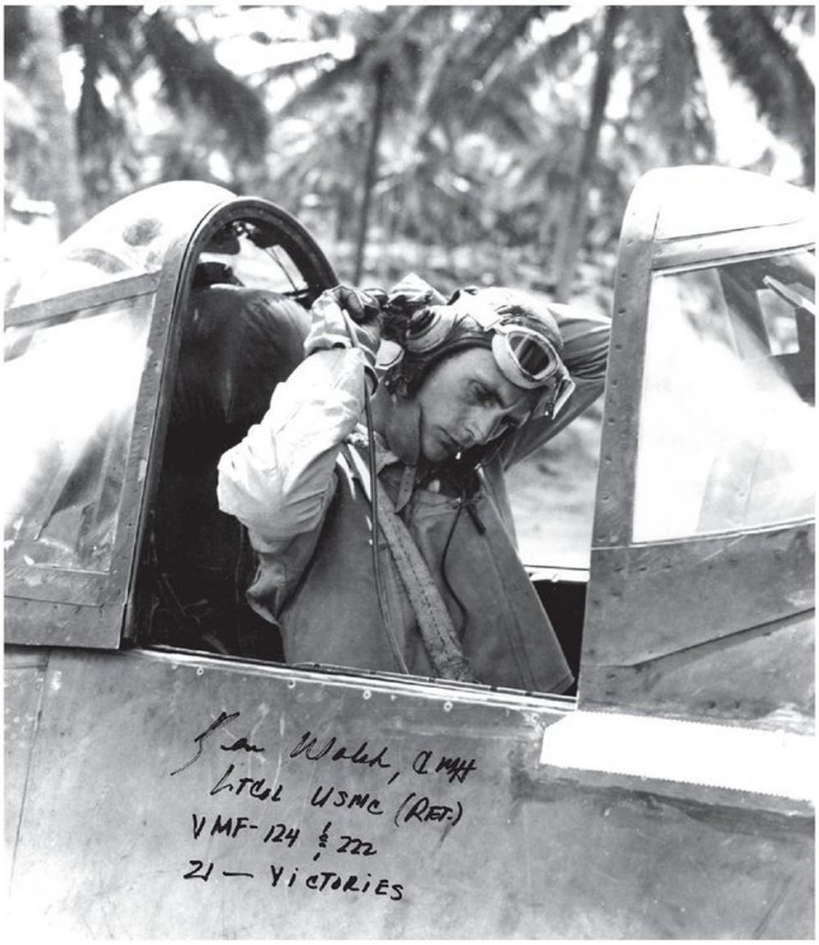
Stewart et le *1st Lieutenant* George L. Lyon se partagent le triste honneur d'être les premiers pilotes de Corsair tués à l'ennemi.

Le 1er avril, Walsh ouvre son compteur :

« Nous étions en patrouille entre les Russell et un îlot appelé Baroku. Après deux heures passées à tourner en rond sans rien apercevoir, nous avons été relevés par six P-38. Une minute après que mes sept Corsair ont mis le cap sur Guadalcanal, les P-38 ont été assaillis par des « Zero » surgis de nulle part. Nous avons été prévenus par le bavardage et les cris à la radio. J'ai donné l'ordre à ma formation de se préparer au combat, c'est-à-dire armer les mitrailleuses et passer sur les réservoirs principaux. Quand nous sommes arrivés sur place, j'ai été étonné de voir que les P-38 avaient formé un « cercle Lufbery » pour se défendre. Les « Zero » ne nous ont pas vus tout de suite. Nous avons commencé à prendre de l'altitude pour nous jeter dans la bataille et c'est à ce moment qu'un « Zero » est passé en piqué droit devant moi. Pendant une fraction de seconde, je suis resté émerveillé par la beauté de cet avion aux surfaces rutilantes et soigneusement lustrées. La réalité a vite repris le dessus et je l'ai aligné pour le descendre, mais mon ailier [*1st Lieutenant* Dean B. Raymond] a coupé le virage et l'a incendié d'une seule rafale. Je me suis mis en chasse d'un autre « Zero » qui était au-dessus de moi à 12 heures. Il ne m'a pas vu venir et je l'ai descendu en flammes. »

Dans ce combat, Walsh sera officiellement crédité de deux « Zeke » et d'un « Val » : ses trois premières victoires d'une liste qui ne s'arrêtera qu'avec sa 21e remportée le 22 juin 1945. La VMF-124 est rappelée aux USA le 7 septembre 1943. Pendant son séjour sur « Cactus Island », elle a revendiqué 68 victoires pour la perte de 11 Corsair mais de seulement 3 pilotes (dont le *Major* Guise). Ken Walsh décrochera la *Medal of Honor* [1] pour ses hauts faits d'arme des 15 et 30 août 1943 ; il est le premier des trois pilotes de Corsair ainsi décorés.

Deux autres pilotes obtiendront aussi le statut « d'as » : *Captain* William E. Crowe (7 victoires) et *1st Lieutenant* Howard J. Finn (5 + 1 en 1945). Ce dernier évoque l'ennemi :



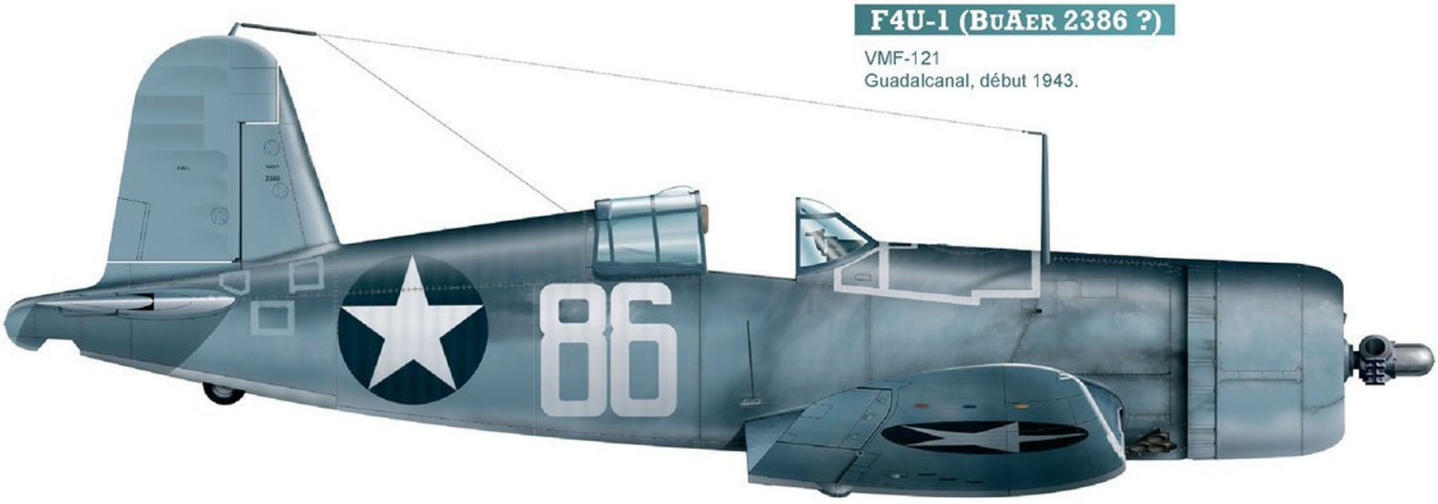
▲ Le *2nd Lieutenant* Kenneth A. « Ken » Walsh, le premier as sur Corsair.

« Quand nous sommes arrivés, les Japonais avaient de très bons pilotes. Ils savaient manier leurs « Zero » ; ils étaient capables d'effectuer des virages presque à angle droit. Même un « Val » a essayé un jour de me surprendre en virant à l'intérieur, mais il était trop lent et je l'ai abattu en coupant son virage. Ceux que nous avons rencontrés en février 1943 étaient vraiment « moustachus », mais leurs pertes étaient telles que leur qualité s'est dégradée avec le temps. On pouvait savoir à qui on avait affaire par le type de manœuvre avec laquelle ils engageaient le combat. Au début, leur confiance était telle qu'ils ne cessaient de faire des boucles et des tonneaux. C'étaient de très bons pilotes et ils le savaient. Mais quand je suis parti, en octobre, ce n'était plus exactement pareil. Je pense qu'ils avaient perdu de nombreux bons pilotes et la tendance allait s'accentuer au fil de la guerre. »

[1] Appelée souvent à tort « médaille d'honneur du Congrès », la *Medal of Honor* est la plus haute décoration des forces armées américaines.

F4U-1 (BuAer 2386 ?)

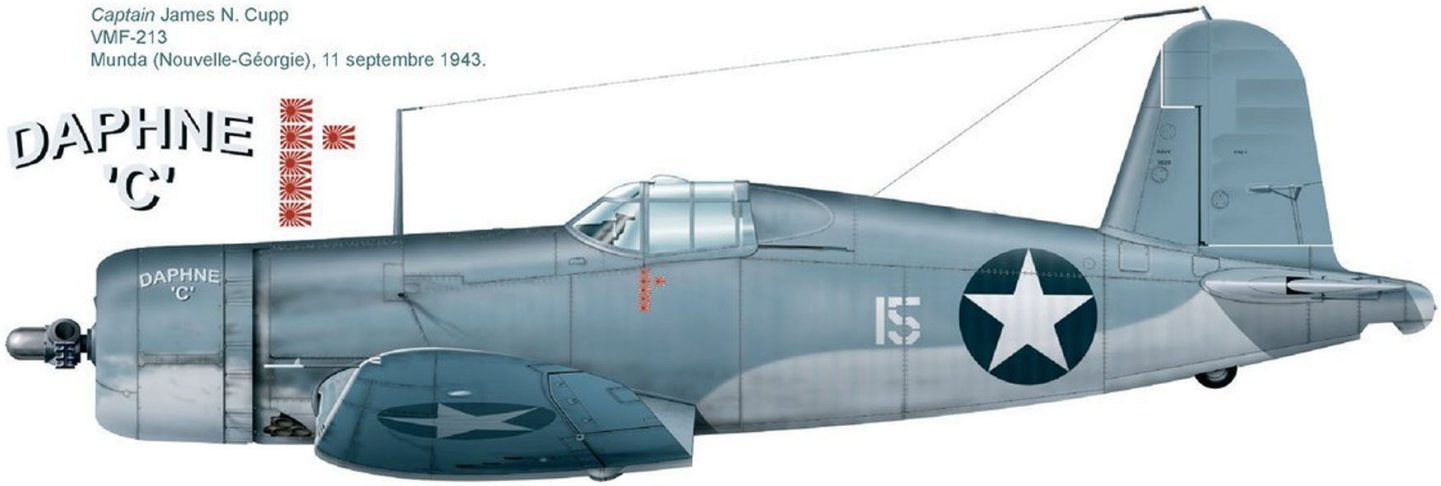
VMF-121
Guadalcanal, début 1943.



ZONE DU PACIFIQUE NORD
JAPON
Honshû
Tokyo
CHINE
Kyôshû
OCÉAN PACIFIQUE
Midway
Formose
Okinawa
Iwo-Jima
Hawaii
Tropique du Cancer
Pearl Harbor
Îles Mariane
PHILIPPINES
Saipan
Ulithi
Guam
Palau
Truk
Îles Marshall
ZONE DU PACIFIQUE CENTRE
Kiribati
Équateur
Nouvelle Bretagne
Îles Salomon
PAPOUASIE NOUVELLE GUINÉE
Îles Ellice
Nouvelles Hébrides
Îles Fidji
Nouvelle Calédonie
Tropique du Capricorne
AUSTRALIE
ZONE DU PACIFIQUE SUD
NOUVELLE ZELANDE
ZONE DU PACIFIQUE SUD-OUEST
Rabaul
Simpson Harbor
Nouvelle Irlande
Îles Tanga
Green
Nouvelle Bretagne
Buka
Îles Salomon
Bougainville
Kahili
Torokina
Buin
Choiseul
Faure
Treasury
Shortland
Ballale
Vella Lavela
Kalombangara
Santa Isabel
Nouvelle Géorgie
Malaila
Munda
Rendova
Îles Russel
Banika
Guadalcanal
Henderson Field
Misima
San Cristobal
Rennell
Tagula
Îles Marshall
Majuro
Tarawa
Maiana
Kiribati
Howland
Baker
Nanomea
Nanumanga
Nui
Funafuti
Îles Ellice
Îles Salomon
Nurakita
San Cristobal
Vanua Lava
Espiritu Santo
Nouvelles Hébrides
Îles Fidji

F4U-1 (BuAer 3829)

Captain James N. Cupp
VMF-213
Munda (Nouvelle-Géorgie), 11 septembre 1943.



Le 2 mars 1943, la VMF-213 arrive à Espiritu Santo avec ses F4F, mais elle les échange aussitôt pour des F4U et s'installe à Hendenson Field le 3 avril, remplaçant la VMF-124 à l'issue de son premier tour d'opérations (la 124 fera trois tours d'opérations à Guadalcanal). Après un combat au-dessus de Tulagi, le 7 avril, qui voit la première victoire de l'unité, le deuil frappe la 213. Le 13 avril, son chef, le *Major* Wade H. Britt Jr, apparemment après avoir confondu dans le petit jour les feux de position de deux avions stationnés devant lui et ceux de la piste, percute les deux appareils en décollant ; il est tué sur le coup par la violence du choc et l'explosion de son avion. Il est remplacé par le *Major* Gregory J. Weissenberger, jusqu'alors commandant en second.

Le *Captain* James N. Cupp, futur as aux 12 victoires de la VMF-213, explique l'importance du travail d'équipe entre le leader et son ailier : « Chaque unité avait sa façon d'interpréter les tactiques de combat. La différence se faisait généralement par la discipline en vol et la manière dont chaque commandant tenait son petit monde. Deux pilotes volant ensemble doivent se connaître par cœur et chacun doit savoir ce que l'autre va faire dans une situation donnée. L'ailier, qui suit aveuglément son leader, doit lui faire une confiance absolue en formation rapprochée ou lors d'un retour de nuit dans un orage. Le leader est le seul qui vole aux instruments, le seul qui sait où se trouve la prochaine montagne et quand le terrain sera en vue. L'ailier doit avoir encore plus confiance en son leader qu'en lui-même. S'il se montre hésitant à le suivre dans ce qui lui semble être une situation sans espoir et décide de prendre sa propre route, tôt ou tard, il finira par disparaître. Un type comme ça n'est d'ailleurs d'aucune utilité à l'escadrille. En contrepartie, le leader doit savoir exactement ce qu'il est en train de faire à tout moment.

« Notre escadrille comptait trente hommes, formant trois sections de huit, les pilotes en surnombre étant répartis entre les sections. Chaque section était divisée en deux patrouilles de quatre avions. En général, à cause du faible taux de disponibilité des avions, une seule patrouille partait en mission. De temps en temps, la section complète décollait. Par la suite, on a pu envoyer davantage d'avions, mais jamais plus de 16, parce que là, nous n'avions plus assez de pilotes !

« En vol, nous adoptions une formation en échelon refusé. L'ailier du chef de patrouille se tenait derrière, dessous et à sa droite. La deuxième patrouille évoluait plus en arrière, dessous et à la gauche du chef de patrouille. Les changements de cap étaient signalés par gestes. Nous n'utilisions la radio que lorsqu'une section entière était de sortie. »

DOG-FIGHTS SUR RENDOVA

Le 30 juin 1943, les Américains prennent pied sur l'île de Rendova, première étape de la reconquête de la Nouvelle-Géorgie. Les Japonais déclenchent plusieurs raids, dont un, en début d'après-midi, composé de 26 « Betty » lance-torpilles des 702 et 705 *Kôkûtai* venus de Rabaul, escortés par une cinquantaine de « Zero ». Ils sont accueillis avec tous les honneurs dus à leur rang par 32 Corsair des VMF-122, 213 et 221. Les Américains revendiquent 18 chasseurs et 20 torpilleurs, plus une entière formation de 9 « Pete » qui a eu le malheur d'être au mauvais endroit au mauvais moment. Les Japonais perdent effectivement 20 « Betty » ; ils ne placent qu'une torpille au but, mais elle endommage le transport USS *McCawley* (APA-4), navire-amiral du *Rear Admiral* Richmond K. Turner, commandant en chef des forces amphibies dans le Pacifique Sud ! Pour la petite histoire, le bâtiment sera coulé dans la soirée par six *PT-Boats* qui pensaient avoir affaire à un navire ennemi…

Quelques pilotes vont se distinguer dans ce combat, comme le *1st Lieutenant* Wilbur J. Thomas (VMF-213), qui revendique quatre « Zero » pour son premier combat tournoyant, et son chef d'escadrille, Greg Weissenberger, qui demande l'homologation de trois autres en moins de soixante secondes. Mais il est lui-même victime d'un chasseur japonais, comme le raconte James Cupp :

« Le *Major* a abattu trois « Zero » avant de se faire descendre à son tour. Après avoir dézingué les deux premiers, il a engagé le troisième dans une passe frontale. Ils ont tous deux attendu le tout dernier moment pour tirer. Le « Zero » a pris feu et a explosé, mais l'avion du *Major* a commencé par dégager de la fumée avant que des flammes ne surgissent. Il a pu sauter à environ 250 m de hauteur et son parachute s'est ouvert juste avant qu'il ne touche l'eau.

▲ Le *1st Lieutenant* Kenneth A. Walsh est le premier des trois pilotes de Corsair à recevoir la *Medal of Honor*, qui lui est remise par le président F. D. Roosevelt à la Maison-Blanche, le 8 février 1944. Outre celle de Mme Walsh, on note la présence de quelques « huiles » : de gauche à droite, le *Fleet Admiral* Ernest J. King, *Chief of Naval Operations* (c'est-à-dire, chef d'état-major de la Navy), à gauche, le *General* Alexander A. Vandergrift, commandant le corps des Marines, et M. Ralph A. Bard, sous-secrétaire d'État à la Marine.

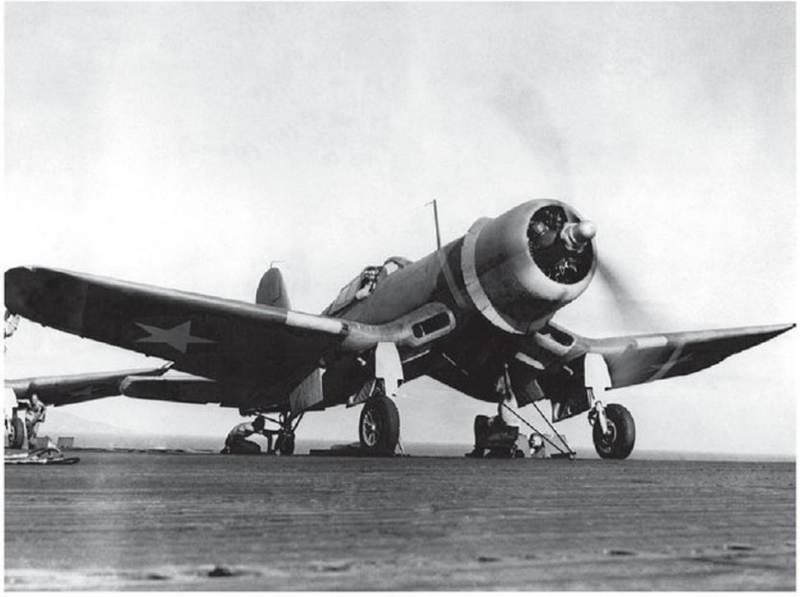
Par chance, il est tombé près d'un destroyer qui l'a récupéré et déposé à Guadalcanal. Il n'a été que légèrement blessé, quelques côtes fêlées quand il a heurté le plan fixe en sautant. »

Une semaine plus tard, le *1st Lieutenant* Harold H. Segal, appartenant à la VMF-221, écrit à son grand-père pour lui raconter son premier combat aérien ; malheureusement, sa lettre arrivera le jour de ses obsèques :

« Je t'avais promis un Jap et je l'ai eu pour toi. En fait, il aurait dû compter pour cinq tellement il était gros. Une dizaine de minutes plus tard, je me suis fait un « Zero ».

« Pour commencer par le commencement, nous étions en patrouille dans la zone des combats et nous avons repéré l'ennemi. Jim Swett, mon chef de section, est parti en piqué et, une seconde ou deux plus tard, je les ai vus : trois gros bombardiers. J'avais la gorge sèche et mon cœur s'est mis à battre la chamade. J'étais effrayé et, en même temps, terriblement excité. J'ai piqué sur un bombardier et je n'ai cessé de tirer que quand j'ai vu son moteur exploser, puis je suis passé par-dessous et je me suis retourné pour le voir percuter la mer. Tu imagines sans mal ce que je pouvais ressentir après ma première victoire. Tout de suite après, une explosion devant moi m'a fait bondir de 50 m dans le ciel. J'en ai même lâché le cigare éteint que je tenais coincé entre les dents. Je me suis tâté pour être certain que je n'étais pas mort et, une fois assuré que j'étais encore en vie, je suis reparti au combat.

« Après avoir tourné en rond pendant un moment, avoir attaqué quelques « Zero » et avoir été attaqué par quelques autres, j'en ai vu un qui cherchait à échapper à un F4F Wildcat. Celui-ci a abandonné la poursuite et, comme j'avais un avion plus rapide, j'ai décidé de prendre le relais. Je l'ai pourchassé pendant une bonne dizaine de minutes et j'ai fini par le rattraper. Je me suis placé juste derrière lui et j'ai appuyé sur la détente. Son avion a aussitôt explosé et est tombé en flammes. Sacrée journée !... »



Un F4U-1 de la VMF-213 prêt à être catapulté depuis le pont de l'USS *Copahee* (ACV-12) au large d'Espiritu Santo, le 29 mars 1943. (Naval Aviation Museum)

LES MARQUES
DES CORSAIR DE L'USMC

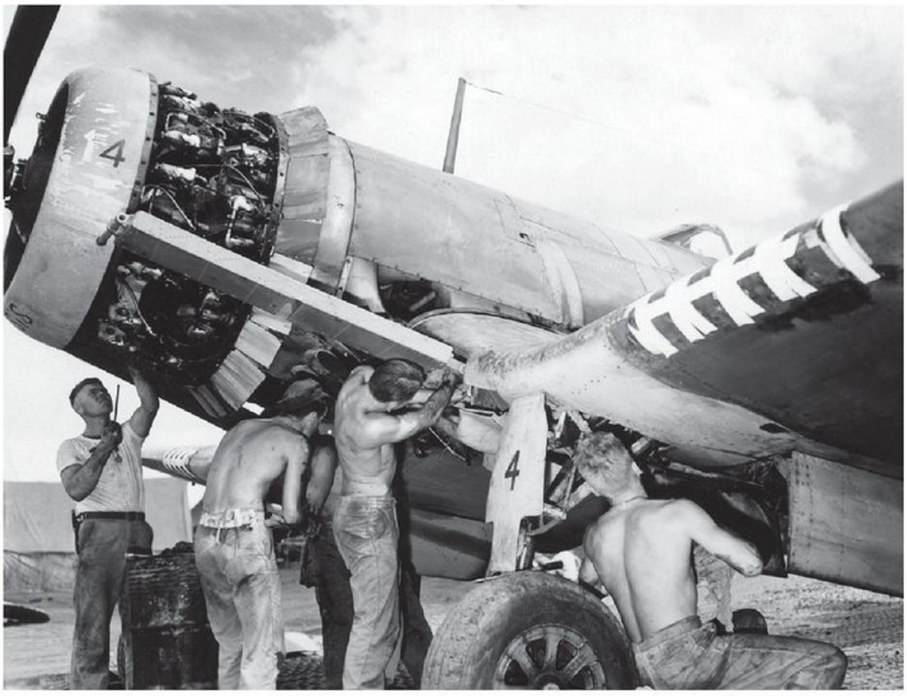
Le *Major* Robert G. Owens Jr, qui commande la VMF-215 du 5 décembre 1943 au 26 février 1944, donne quelques explications à propos des codes tactiques portés par les Corsair de l'USMC :

« Quand nous sommes arrivés à Munda [12 août 1943], c'était la première fois (depuis Guadalcanal) qu'il y avait un groupe d'escadrilles volant sur les mêmes taxis. Chacun avait un numéro peint sur le flanc allant de 1 à 16. On m'avait assigné le n° 5 pour une mission, mais, quand je suis allé le chercher, je me suis rendu compte qu'il y avait cinq n° 5 – un pour chacun des *Squadrons* présents ! Alors, on a repeint nos avions avec des numéros qui n'existaient pas dans les autres escadrilles ; la plupart du temps, on utilisait les trois derniers numéros du BuAer [numéro de série]. À partir de ce moment, l'officier mécanicien nous disait : « *Vous, vous prenez le n° 672 et vous, le n° 345* ». À chaque fois, c'était un avion différent et mon carnet de vol montre que j'ai rarement piloté deux fois le même taxi. Nous utilisions aussi les F4U des autres escadrilles. Quand le *Major* Hugh M. Elwood a pris le commandement de la VMF-212 [1er janvier 1944], nous avons décidé de mettre nos avions en commun : un jour, ce serait les siens et, le lendemain, les nôtres. On prenait les taxis dont on avait besoin et on asseyait nos pilotes dedans. Nous avions mis nos avions en pool, parce que nous avions plus de pilotes que de Corsair. À un moment, on a peint des décorations pour les personnaliser. On suivait les suggestions des pilotes. J'en avais fait baptiser un « Spirit of '76 », mais je ne l'ai piloté qu'une seule fois. Comme tout le monde, je prenais le taxi qui m'était assigné à chaque mission. » ■

Le *Major* Gregory J. Weissenberger remplace le *Major* Wade H. Britt, tué au décollage le 13 avril 1943, à la tête de la VMF-213. On le voit ici grimper à bord de son F4U-1 BuAer 02268. Il revendiquera cinq victoires, dont un triplé contre des « Zero » le 30 juin. Opérant depuis Guadalcanal d'avril à juin, la VMF-213 gagne ensuite les Russell pour couvrir les débarquements en Nouvelle-Géorgie, revient à Guadalcanal début septembre et est finalement rapa riée aux USA début décembre. En neuf mois d'activité, elle a revendiqué 105 victoires.

▲ Un moment de détente pour ces mécanos de la VMF-123 *Eight-Balls* à Guadalcanal, en juin 1943. Nous n'avons malheureusement pas pu identifier le « Dangerous Dan » qui pilotait cet avion.

▼ « S'iS », un F4U-1 de la VMF-213, également à Guadalcanal à la même époque. Les mécanos s'amusaient à peindre de faux orifices pour faire croire aux Japonais que les Corsair étaient armés de dix mitrailleuses ! On ignore toutefois si ce détail a été remarqué par les pilotes de « Zero ». Pour faciliter l'entretien du moteur, Vought avait élaboré un échafaudage ingénieux qui permettait d'accéder aux cylindres supérieurs.



Segal terminera la guerre avec 12 victoires homologuées, après avoir engrangé deux triplés et deux autres doublés, qui lui vaudront le surnom de « Murderous Manny » (du prénom de son père) ; il quittera la réserve du Marine Corps en 1958 avec le grade de *Major* et de nombreuses décorations.

Signalons aussi le triplé du *1st Lieutenant* Edward O. Shaw (VMF-213) contre les « Pete » : ce sont les premières victoires d'une liste qui s'allongera jusqu'au chiffre de 14,5 en quatre mois ; promu *Captain* et devenu pilote d'essais à la MCAS [2] de Mojave (Californie), il sera tué lors d'un vol sur... Corsair, le 31 juillet 1944.

Dans cet engagement, la VMF-122 laisse cinq Corsair et la VMF-213 deux, des pertes loin d'être négligeables pour des unités dont le taux de disponibilité des appareils est un combat de tous les jours.

L'aérodrome de Munda est capturé le 5 août et, dix jours plus tard, les forces alliées débarquent dans le sud de l'île de Vella Lavella. À cette occasion, les Corsair des Marines subissent un petit lifting : pour alléger les appareils et améliorer leur vitesse ascensionnelle, ils sont débarrassés de tous les équipements superflus, comme la crosse d'appontage et les bombonnes de CO_2 servant à purger les vapeurs des réservoirs d'essence ; en outre, les réservoirs d'aile ne sont plus utilisés et les bandes des mitrailleuses ne sont plus chargées qu'à moitié. Par la suite, pour diminuer le nombre d'accidents, les décollages sur alerte seront supprimés, car ils se sont révélés plus dangereux pour les pilotes américains que pour les Japonais.

TOUR DE PASSE-PASSE À ESPIRITU SANTO

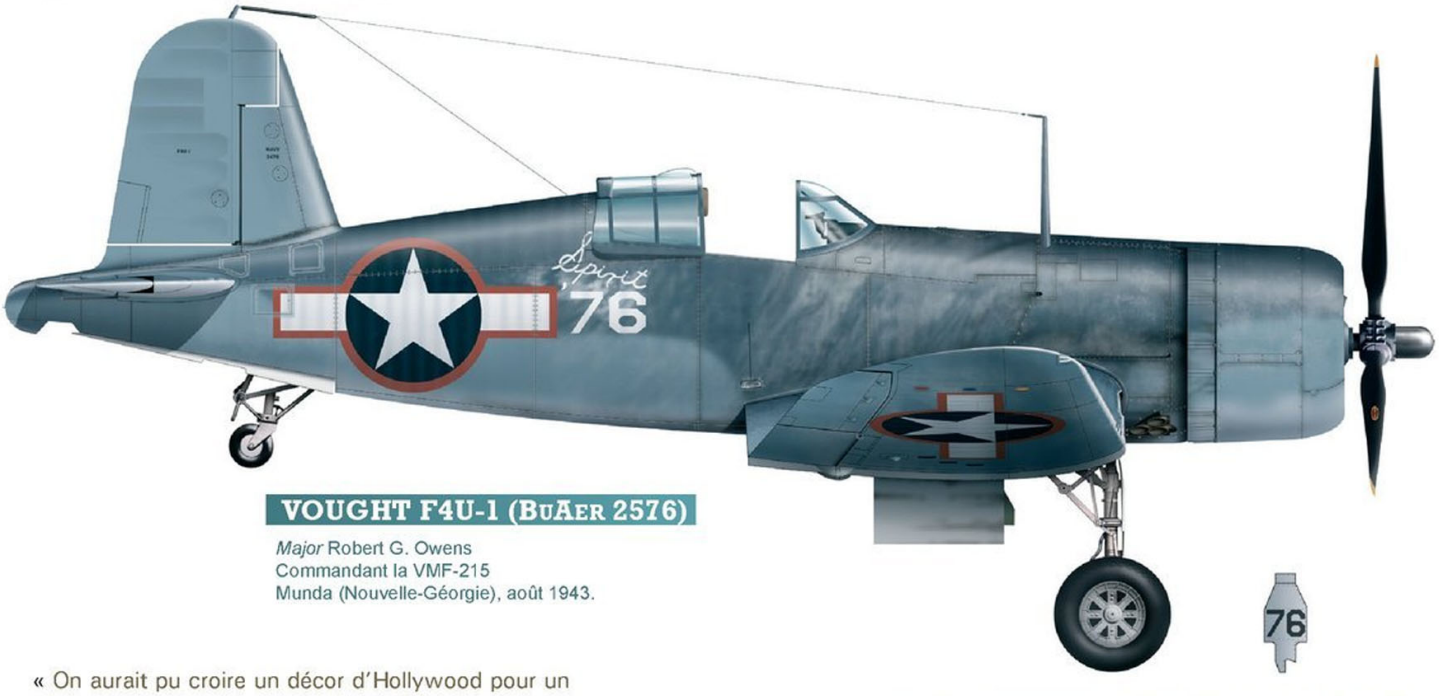
Parmi les escadrilles qui vont se succéder dans les Salomon se trouve la VMF-214, baptisée *The Swashbucklers* (les matamores) par ses pilotes. Après un premier tour à Guadalcanal sur Wildcat, elle est transformée sur Corsair et retourne fin juillet aux Russell, puis à Munda. Le 3 septembre 1943, les six F4U-1 encore en état de vol regagnent Espiritu Santo. Son second tour d'opérations n'a pas duré plus de six semaines, en grande partie à cause de l'incompétence notoire du chef d'escadrille qui a pris la relève du *Major* W. H. Pace, tué au combat le 7 août. Cependant, avec la planification pour le 18 septembre d'un nouveau débarquement destiné à sécuriser Vella Lavella, dernière étape avant la prise de Bougainville, l'USMC a besoin de toutes ses escadrilles, y compris la VMF-214. L'envoi au repos des *Swashbucklers* à Sidney est remis en cause.

Mais, sans que l'on ne sache trop comment, les noms des *Swashbucklers* glissent subrepticement de la liste du personnel navigant vers celle du personnel technique devant être rapatrié aux États-Unis. Et, comme par magie, une trentaine de noms nouveaux prennent leur place avec, en tête de liste, celui d'un certain *Major* Gregory Boyington ! Les mauvaises langues ont toujours pensé que les excellentes relations de beuverie que ce dernier entretenait avec le *Brigadier General* James T. Moore, commandant le MAG-11 (*Marine Aircraft Group*) à Espiritu Santo, ont beaucoup aidé à réaliser ce tour de passe-passe... Quoi qu'il en soit, ainsi naît la VMF-214 *Black Sheep* [3], composée de pilotes en attente d'affectation, dont certains ont déjà fait un tour d'opérations et même remporté des victoires. Contrairement à la légende soigneusement entretenue par la série télévisée, cette escadrille est la mieux préparée au combat que les Marines aient envoyée dans le Pacifique.

Le 13 septembre, la *Black Sheep* se trouve à pied d'œuvre sur la piste de Banika aux Russell, le paradis sur terre, comme l'évoque le *1st Lieutenant* Frank E. Walton, officier de renseignements de l'unité :

[2] MCAS : *Marine Corps Air Station*.

[3] Cette unité n'a aucun rapport avec la VMF-214 *Swashbucklers*, dont elle ne récupère le numéro que pour des raisons administratives. Pour un historique plus complet de la VMF-214 *Black Sheep*, voir *Aéro-Journal* n° 9 (avril 2009).



VOUGHT F4U-1 (BuAer 2576)

Major Robert G. Owens
Commandant la VMF-215
Munda (Nouvelle-Géorgie), août 1943.

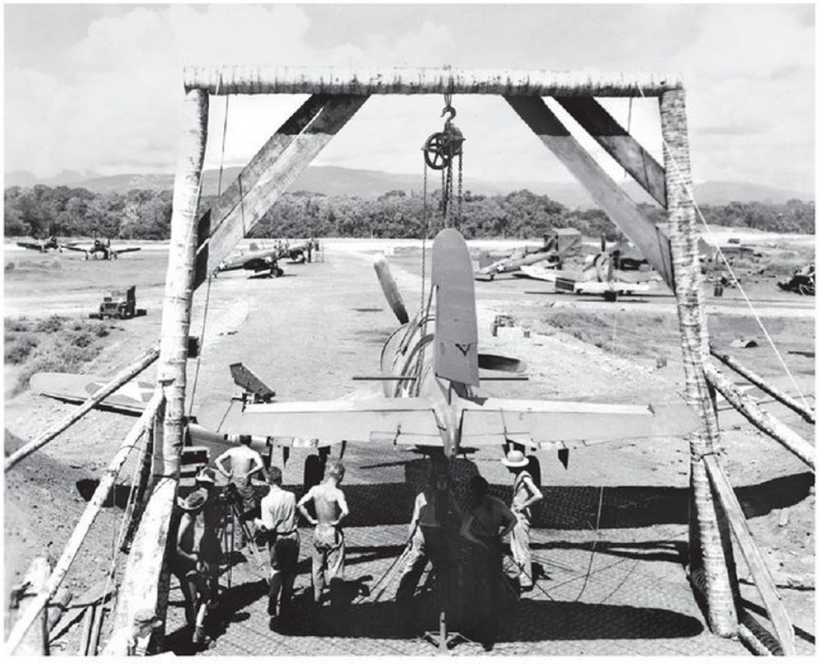
« On aurait pu croire un décor d'Hollywood pour un film se déroulant sous les tropiques. L'eau était d'un bleu cobalt translucide. Le sable était blanc et propre. De grands palmiers se balançaient paresseusement sous de chaudes brises parfumées de la fragrance des frangipaniers et d'autres fleurs exotiques. » Mais les pilotes sont vite ramenés à la dure réalité par un panneau planté en bordure de la route : « *Marine Air Group* 11, où l'extermination des Japs est un boulot, pas un passe-temps ».

Le premier combat se déroule le 16, lors d'une escorte de bombardiers sur Ballale. Une trentaine de « Zero » surgissent et l'engagement se transforme rapidement en mêlée générale du genre « chacun pour soi et Dieu pour tous ». À ce petit jeu, la *Black Sheep* se montre la meilleure : 11 victoires confirmées pour la perte d'un seul pilote. Boyington est rentré avec à peine 50 litres d'essence, mais surtout avec cinq victoires. Compte tenu de ses antécédents en Chine et de l'absence de témoin oculaire, un certain doute subsiste sur leur véracité. Dès le lendemain, changement de décor avec l'installation à Munda : « Il faisait chaud, très chaud et humide. Une odeur pestilentielle régnait dans l'air. Les mouches avaient été conviées à un vrai festin : le temps avait manqué pour enterrer les cadavres des soldats japonais. La vie ici était réduite à son plus petit dénominateur commun : si vous étiez vivant et que vous n'aviez pas faim, tout allait pour le mieux. Nous allions apprendre à nous battre contre les insectes pour la nourriture. Il y avait aussi la pluie qui tombait à seaux à heures régulières, comme si un géant nous vidait sa piscine sur la tête. Même la pluie était chaude. Et comme si ça ne suffisait pas, toutes les nuits, nous avions la visite de « Charlie », ces petits bombardiers de fortune qui nous causaient plus de tort en nous empêchant de dormir qu'avec leurs bombinettes. »

Le mois de septembre s'achève sur une tragédie. Envoyé près de Kolombangara afin d'identifier des vedettes, le *Major* Stanley R. Bailey (officier exécutif) s'aperçoit qu'elles sont américaines. Il avertit par

◣ Le *1st Lieutenant* Harold H. « Murderous Manny » Segal se distingue lors de son tout premier combat, le 30 juin 1943. Le 11 juillet, il revendique trois « Zero », mais se fait descendre à son tour. Victime d'un « casse-croûte collimateur » qui lui enlève deux dents, lui déchire la lèvre supérieure et lui casse le nez, il passe la nuit dans son canot pneumatique avant d'être recueilli par un destroyer. Dans la soirée, il est de retour à son unité… Les stigmates de sa mésaventure sont encore visibles sur cette photo.

▼ Réglage de la convergence des mitrailleuses sur le F4U-1 « 5 » de la VMF-213 à Guadalcanal, en juin 1943. On doit supposer que les mécaniciens les réglaient sans tirer, sinon ils risquaient de faire un joli carton sur les avions parqués dans la ligne de mire, sans compter leurs copains qui s'affairent sur le moteur d'un autre appareil ! On note l'appareil de levage fabriqué avec les ressources locales.



◀ Le *Major* Francis E. « Effie » Pierce Jr, commandant la VMF-122, photographié devant son F4U-1D BuAer 57589 « Mary » à Peleliu (îles Palau), le 18 novembre 1944. Pierce remporte sa sixième et dernière victoire (et sa première sur Corsair) avec la VMF-121 le 30 juin 1943. Il fera deux tours d'opérations (32 vols de guerre) avec cette unité. Il sera descendu à deux reprises : la première fois le 15 janvier 1943 et la seconde le 11 février 1945 à Yap. Il terminera la guerre au grade de *Lieutenant Colonel*.

▼ Privilège du chef, le *Major* Robert G. Owens, commandant la VMF-215, est le premier à se poser sur la piste de Munda, tout juste remise en état par les Seabees, le 12 août 1943. Il pilote son fameux « Spirit of '76 ».

radio et en battant des ailes son ailier, le *1st Lieutenant* Robert A. Alexander, de ne pas attaquer. Malheureusement, celui-ci n'entend ni ne voit les signaux et ouvre le feu sur la vedette PT-126. Trois marins sont tués. Les mitrailleurs de la vedette réagissent et touchent le Corsair qui vire en direction de l'île et va s'écraser dans la jungle en bordure de la plage. Ironie du sort, quelques heures plus tard, la VMF-214 reçoit l'ordre de revenir aux Russell. Épuisés, affamés, sales et malades, les pilotes accueillent cette nouvelle avec joie. Seuls huit F4U peuvent rejoindre Banika par leurs propres moyens.

Le 4 octobre est une nouvelle journée chargée pour la *Fighting* 214. La mission consiste à escorter des SBD près de Kahili. Sur les huit F4U qui peuvent être alignés, deux doivent rentrer prématurément. À l'approche de Bougainville, « Pappy » voit de la poussière monter de la piste de Kahili. Il décide de laisser les SBD et pique avec ses équipiers à la rencontre d'une trentaine de « Zero » qui montent vers eux en spirale.

« J'ai eu l'impression de tenir le leader dans mon collimateur pendant au moins une heure. Quand j'ai atteint le moment où je n'en pouvais plus d'attendre, j'ai lâché mes six mitrailleuses et leur leader s'est littéralement désintégré devant mes yeux. Je n'ai pas osé dégager, parce que j'étais encadré par les traçantes de mes équipiers et je risquais d'être touché de quelque côté que je vire. Alors, j'ai continué droit devant moi en passant au-dessus de la formation des Japs. [...] Quand j'ai eu la possibilité de me joindre à ce tourbillon de folie, je suis parti à mon tour en spirale à gauche. Le Jap a sauté du second « Zero » sur lequel j'ai tiré, pas plus d'une seconde après qu'il a été touché. [...] Maintenant la spirale jusqu'à ce que j'aie accompli un 360°, j'ai pu incendier un troisième « Zero ». [...] Nos amis Nips ont disparu du ciel comme si on les avait effacés d'un tableau noir au terme de ce que je considérais comme un long combat. Mais après notre retour à la base, j'ai découvert qu'un des garçons avait chronométré l'action avec sa montre, parce qu'il y a toujours un type pour faire quelque chose d'incongru. Le combat, du début jusqu'à la fin, avait duré juste trente secondes. » Trois victoires, cette fois indiscutables, qui portent son total personnel à 9 (plus les 2 obtenues en Chine).

▼ Deux Corsair d'une VMF non identifiée passent devant une rangée de TBM Avenger de l'US Navy au retour d'une mission à Guadalcanal, en 1944.

Le 17 octobre à 08h15, vingt-trois appareils de la VMF-214 décollent de Munda et se dirigent vers Kahili en compagnie de sept appareils de la VMF-221. Le but de la mission est de faire sortir la chasse japonaise pour lui briser les reins. Boyington a expliqué son plan au *Captain* William N. Snider qui commande le détachement de la 221.

– Eh ! Attendez, a objecté celui-ci. Mais vous nous faites jouer le rôle d'appâts…

– Oui, c'est bien ça l'idée, a répondu Boyington.

Arrivé en vue de Bougainville, Greg laisse les leurres à 1 800 mètres et étage ses patrouilles à 3 600, 5 400 et 6 600 mètres. Quelques minutes plus tard, une cinquantaine de « Zero » (trente-deux de la 204 *Kôkûtai* et vingt-quatre de la 253) grimpent vers eux en deux groupes : l'un monte en cercle vers le nord-est et l'autre vers le sud-est. La situation tactique est idéale pour les Corsair.

▼ En échange de vingt casquettes de base-ball envoyées à la VMF-214 par l'équipe des St. Louis Cardinals, « Pappy » Boyington avait promis que son escadrille leur dédierait un nombre identique de « Zero » abattus. Des autocollants représentant ces vingt victoires sont remis par Boyington au *1st Lieutenant* Christopher L. Magee, charge à lui de les faire parvenir à leurs destinataires. Magee est lui-même un as de la VMF-214, qu'il quittera au terme de deux tours avec neuf victoires à son compteur.

Les trois patrouilles établissent le contact à leur altitude respective et s'ensuit un bouillant combat aérien qui s'étale des Shortland à Faure. La VMF-214 revendique 12 victoires (dont un triplé pour « Pappy ») et la VMF-221 deux (Snider). Seuls deux pilotes sont blessés ; ils seront de la mission du lendemain.

Le 20 octobre, les seize Corsair en état de vol se rendent sur Vella Lavella, où ils sont versés à la VMF-221 ; les pilotes s'installent alors à bord d'un R4D qui les ramène à Banika. Le premier tour d'opérations de la *Black Sheep* est terminé.

Si l'on dresse un bilan de ces cinq semaines d'activité, il semble plutôt positif, avec 57 victoires sûres et 20 probables. La VMF-214 a perdu quatre pilotes tués ou portés disparus, soit un peu moins de 15 % des effectifs, ce qui est un taux élevé mais encore acceptable. Sur les 28 pilotes qui ont participé au premier tour, seuls 18 restent pour le second, mais l'état-major de l'USMC ayant décidé de porter les effectifs des escadrilles de chasse à 40 pilotes, 21 pilotes de complément sont affectés. Boyington vient largement en tête du palmarès de la *Black Sheep* avec 14 victoires, devant les *1st Lieutenants* William N. Case et Christopher L. Magee (7).

CHASSEURS DE NUIT

Activée le 1er avril, la VF(N)-75 arrive à Munda (Nouvelle-Géorgie) avec ses douze F4U-2, le 23 septembre 1943. Elle sera la seule escadrille de chasse de nuit de la Navy basée à terre. Placée sous les ordres du *Lieutenant Commander* W. J. Widhelm, elle remporte la première victoire américaine assistée par radar aéroporté, quand, le 31 octobre à 23h00, le *Lieutenant* Hugh D. O'Neill Jr abat un « Betty » près des îles Shortland. En voici le rapport de combat :

« Décollage : 21h30 – Contact : 23h00 – Atterrissage : 23h40. Ai été dirigé sur un hostile et ai eu un contact visuel à 20 km au SE des Shortland. L'ai aussitôt identifié comme un « Betty ». Il n'avait pas de pare-flammes et il brillait de mille feux, ce qui le rendait visible de

LES UNITÉS DE CORSAIR DE L'USMC AUX SALOMON

Escadrille	Tour(s) d'opérations	Commandant	Palmarès	Top-scorers
VMF-112 *Wolfpack*	13.05.43 – 13.08.43	Capt R. B. Fraser	61	Capt A. G. Donahue 7 (14)
VMF-121	12.06.43 - 18.07.43	Capt R. E. Bruce	43	Capt P. L. Shuman 6 (6)
VMF-122	16.06.43 - 18.07.43	Maj G. Boyington	44,5	Capt J. H. Reinburg 4 (7)
				Capt E. A. Powell 4 (5)
				2nd/Lt P. Fuss 4 (4)
VMF-123 *Eight-Balls*	04.02.43 – 28.11.43	Maj E. W. Johnston	29	*1st* /Lt W. D. Armstrong 4 (4)
				1st/Lt W. T. Mayberry 4 (4)
VMF-124 *Checkerboards*	11.02.43 – 07.09.43	Maj W. E. Gise	69	1st/Lt K. A. Walsh 20 (21)
VMF-211	01.10.43 – 01.12.43	Maj R. A. Harvey	–	–
VMF-212	01.08.43 – 27.11.43	Maj S. B. O'Neill Jr	5	Capt W. A. Free 2 (3,5)
				1st/Lt D. W. Rankin 2 (2)
VMF-213 *Hellhawks*	04.04.43 – 09.12.43	Maj W. H. Britt Jr	105	1st/Lt W. J. Thomas 16,5 (18,5)
VMF-214 *Swashbucklers*	21.07.43 – 03.09.43	Maj H. A. Ellis Jr	17	1st/Lt H. V. Scarborough Jr 4 (5)
VMF-214 *Black Sheep*	11.09.43 – 06.01.44	Maj G. Boyington	96	Maj G. Boyington 22 (28)
VMF-215 *Fighting Corsairs*	25.07.43 – 26.02.44	Capt J. L. Neefus	135,5	1st/Lt R. M. Hanson 23 (25)
VMF-221 *Fighting Falcons*	30.06.43 – 19.11.43	Maj M. K. Peyton	52	Capt J. E. Swett 7,5 (15,5)

NB : Le commandant cité est celui du début du tour d'opérations. Les victoires sont *uniquement* celles remportées sur Corsair. Pour les palmarès individuels figure entre parenthèses le nombre total de victoires homologuées à chaque pilote à la fin de la guerre, toute unité et type d'avion piloté confondus.

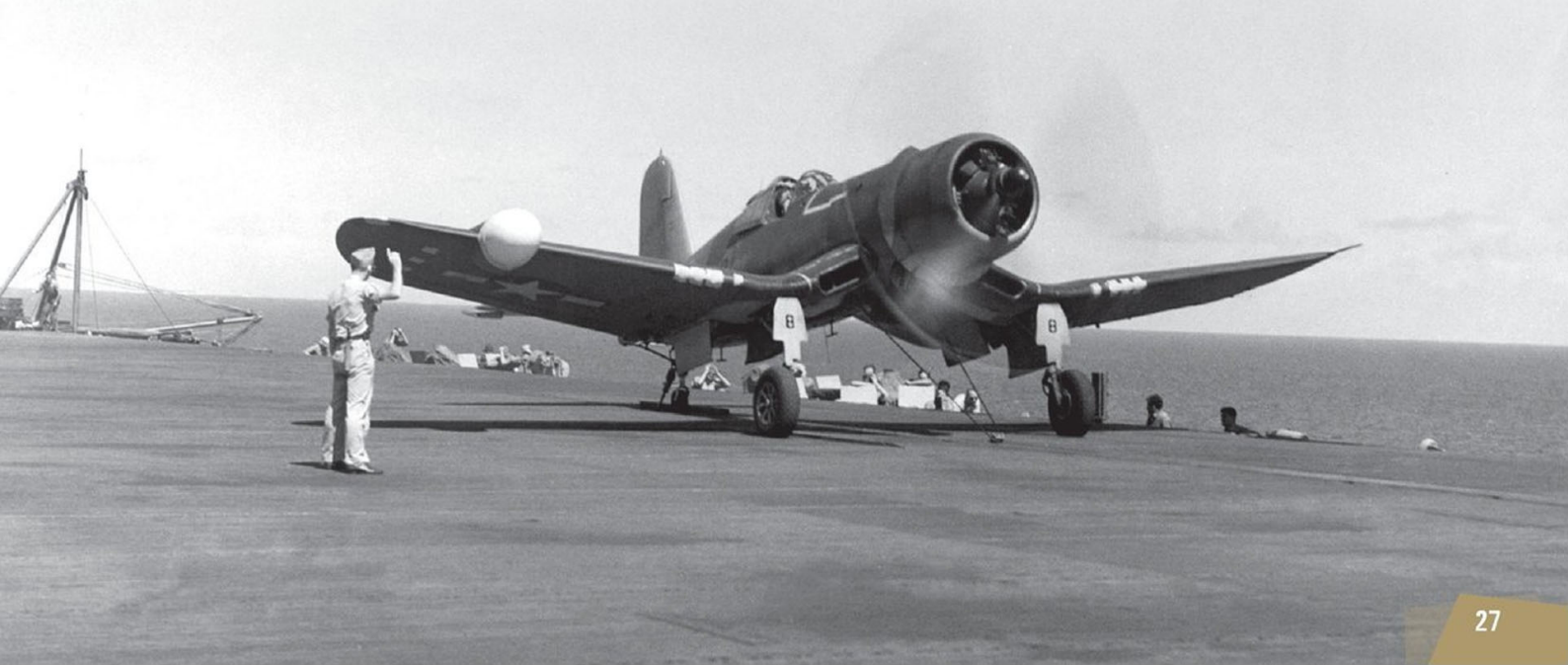
n'importe quelle position. Le premier contact a été fait alors que nous volions sur des caps réciproques, le « Betty » à 3 000 et moi à 3 600. Ses manœuvres évasives étaient limitées à des virages lents. Ai plongé sur lui et ai tiré ma première rafale de 250 à 150 m. Le moteur droit a été incendié, mais les flammes se sont rapidement éteintes. Suis revenu pour une seconde passe, à 2 300 m, ai ouvert le feu à 150 m dans sa queue. Le « Betty » a pris feu et a percuté la mer, suivi tout au long de sa descente par les projecteurs des Shortland. Mon radar a fonctionné à merveille. Beaucoup de feux de Saint-Elme. Nombre de projectiles tirés : 128. »

Au début de l'année 1944, la VF(N)-75 est coupée en deux, la seconde moitié formant la VF(N)-101 (*Lieutenant Commander* R. E. Harmer) qui, à son tour, est scindée en deux détachements en février 1944, le premier se retrouvant à bord de l'USS *Enterprise* (CV-6) jusqu'en juin, et le second à bord de l'USS *Intreprid* (CV-11). Toutefois, ce dernier doit être redéployé, quand son porte-avions est renvoyé pour réparations après avoir reçu une torpille, le 17 février. Le premier détachement remporte 5 victoires, partagées entre le *Lieutenant (jg)* R. F. Holden (3) et Harmer (2), sans la moindre perte.

Rapatriée aux USA en juillet 1944, la VF(N)-101, première escadrille de chasse de nuit embarquée de l'US Navy (et même au monde), est désactivée le 2 octobre.

Deux des trois victoires de Holden sont remportées la même nuit, le 28 juin 1944, entre 20h15 et 21h30. Son chef d'escadrille, qui revendiquera sa deuxième victoire de nuit et troisième personnelle une heure plus tard, relate le combat de son équipier :

« Une fois encore, Holden a été catapulté et a établi un contact à 300 m d'altitude. La distance était de 5 km et il a eu un visuel à 250 m. Il s'est rapproché jusqu'à 60 m, plein arrière, et a tiré une courte rafale, touchant l'aile droite au niveau de l'emplanture. L'explosion du « Betty » a été si forte que Holden a pu ressentir la chaleur des flammes. Un peu plus tard, il a été dirigé vers un autre intrus volant à basse altitude. Après une longue poursuite, il a vu ses incendiaires toucher le « Betty », qui a pris feu dès qu'il a percuté la mer. Ce que Holden a retenu de cet engagement, c'est que, à voir les manœuvres évasives du « Betty », les Japonais savaient qu'il était là, mais qu'ils ont été incapables de se dégager de l'emprise du radar ni même du contact visuel. »

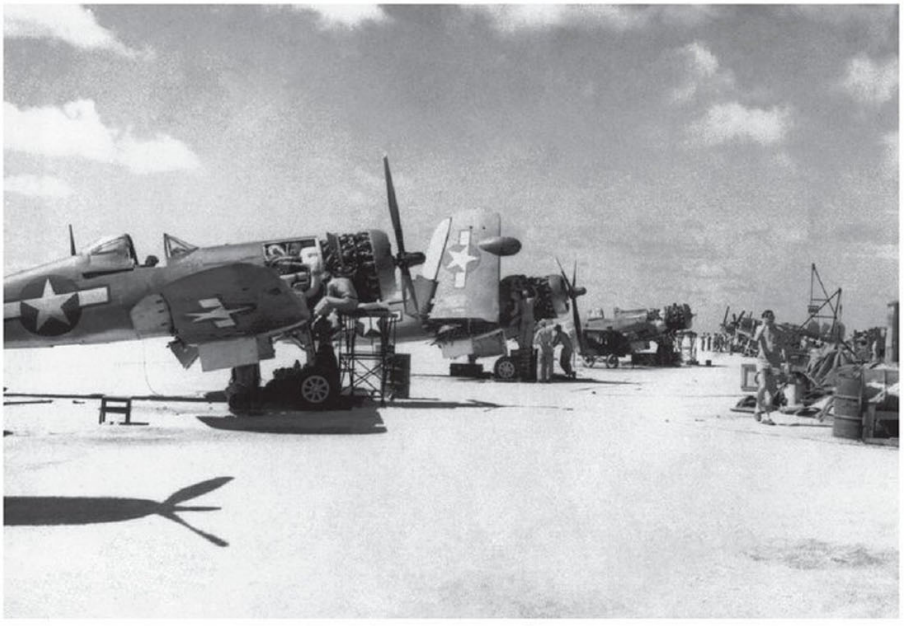


▼ Un F4U-2 du second détachement de la VF(N)-101 en train d'être catapulté de l'USS *Long Island* (CVE-1), où il a trouvé refuge après sa mésaventure à bord de l'USS *Intrepid*, au large d'Eniwetok, le 10 mai 1944.

▶ Trois des quatre F4U-2 du détachement de la VF(N)-101 se préparent à décoller du pont de l'USS *Intrepid* (CV-11) pour un raid sur Truk, en février 1944. On peut distinguer l'absence de la troisième mitrailleuse sur l'aile droite. Les chasseurs de nuit seront fréquemment utilisés pour repérer les cibles au sol en se servant de leur radar pour cartographier les objectifs.

▼ En bas : Derrière un F4U-1, deux F4U-2 de la VF(N)-75, quelque part sur une île du Pacifique, en 1944.

▼ Un F4U-2 de la VMF(N)-532 à Kagman Field (Saipan) en 1944. Cet appareil était piloté par le *Captain* Howard W. Bollmann, quand il a abattu un « Betty » au large de l'île Engebi, dans la nuit du 13 au 14 avril 1944.



De son côté, la VF(N)-75 revendique 7 victoires, dont deux attribuées à O'Neill qui en prendra le commandement après le départ de Widhelm. De retour sur le continent américain en juin, elle sera désactivée début octobre. Elle n'aura perdu aucun pilote en opérations.

L'USMC active également sa seule unité de chasse de nuit sur Corsair, la VMF(N)-532, le 1er avril 1943. Sous les ordres du *Major* E. H. Vaughan, elle entre en action à Tarawa (Gilbert), le 13 janvier 1944. Basée ensuite à Roi (Marshall), elle entretient un détachement à Engebi (Eniwetok), du 27 février au 11 juin 1944 ; celui-ci remporte les deux seules victoires de l'escadrille, toutes deux le 14 avril. Le *Captain* Howard W. Bollmann est l'un des deux pilotes victorieux de cette nuit du 13 au 14 avril 1944 :

« Je pense que c'était la première fois que je faisais usage de mes mitrailleuses de nuit. J'étais habitué aux traçantes de jour et j'ai cru que mes armes ne fonctionnaient pas. Par la suite, on a utilisé des traçantes la nuit, mais, à cette époque, on croyait que cela affecterait notre vision nocturne. Quand la cible [un « Betty »] s'est retrouvée en léger piqué (15°), j'ai failli me l'emplafonner. M'étant lancé dans ce que j'appellerais un tonneau déclenché extérieur pour l'éviter, j'ai redressé au-dessus et sur le côté pour observer l'avion ennemi ; j'ai constaté que l'incendie [du moteur gauche] était éteint ; alors, je lui ai balancé une courte rafale de 20° au-dessus et à 100 m derrière. Quinze secondes plus tard, il s'est cassé en deux et est tombé en flammes jusqu'au sol. »

Le résultat de l'autre interception est plus mitigé :

« Le *Lieutenant* Edward A. Sevik a pu grimper à 6 000 m en dix minutes. Il a été guidé sur un intrus, a eu un contact visuel et a identifié l'avion comme ennemi. Quatorze minutes après son décollage, il a ouvert le feu et l'a vu exploser. [...] Le *Lieutenant* Joel E. Bonner Jr n'a pas été aussi heureux. Bien que le bombardier qu'il a

VOUGHT F4U-1 (BuAer inconnu)

VF-17
USS *Charger* (ACV-30)
Baie de Chesapeake, mars 1943.

VOUGHT F4U-2 (BuAer inconnu)

Major Everette H. Vaughan
Commandant la VMF(N)-532
Roi, printemps 1944.

intercepté ait été probablement détruit, il a pu endommager l'avion du *Lieutenant* Bonner au point que celui-ci a dû sauter en parachute. Il sera recueilli par un destroyer. »

Il est à noter que cette même nuit, plusieurs contacts n'aboutissent pas en raison de l'utilisation par les avions japonais de leurres faits de feuilles d'aluminium ou d'autres matériaux métalliques, baptisés Gismos par les Américains, qui brouillent les radars terrestres et aéroportés.

Un quatrième pilote, le *Lieutenant* Donald W. Spatz, tente de revenir à sa base sur les indications de la radiobalise, mais prend un cap réciproque et disparaît en mer.

Les F4U-2 sont en fait surtout utilisés avec leur radar en mode cartographique pour le repérage d'objectifs. Le 25 octobre 1944, la VMF(N)-532 retourne aux USA, où elle demeurera jusqu'à la cessation des hostilités.

Ce sont les trois seuls *Night Fighting Squadrons* équipés en Corsair pendant la guerre, les Marines en activant un sur PV-1N et cinq sur F6F-3N/-5N et la Navy quatre sur F6F-5N. À noter, toutefois, que la plupart des VF embarquées recevront une dotation de trois F6F-5N.

IN THE NAVY

Comme on l'a vu plus haut, si la VF-12 est la première unité de la Navy à recevoir le Corsair, le mérite de l'utiliser en opérations en revient à la VF-17, sous l'impulsion de son énergique commandant, le *Lieutenant Commander* John T. « Tom » Blackburn. L'un des pilotes de la première heure, William L. « Country » Landreth, alors *Lieutenant (jg)* et benjamin de l'escadrille, évoque la personnalité hors du commun de son chef :

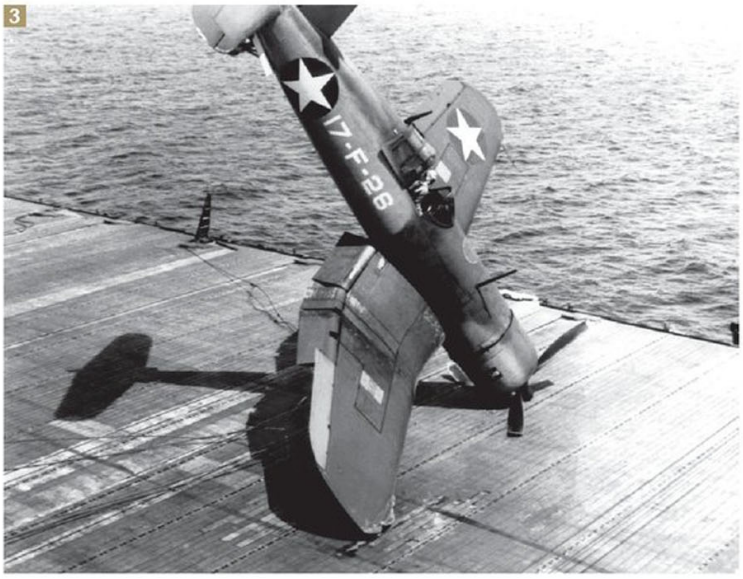
« Il était très exigeant en matière de résultats. Il exigeait que vous soyez prêt à l'heure pour décoller, que vous soyez un expert en vol en formation et ne tolérait aucun acte d'indiscipline en l'air. Il était plus coulant à propos de ce qui se passait à terre à condition de ne pas franchir certaines limites. Il n'était pas du genre jugulaire-jugulaire, mais nous avions des inspections et faisions beaucoup d'exercices. Il essayait de faire de nous de vrais marins autant que des pilotes de chasse. Il aimait faire la nouba, mais j'ai vite appris que c'était peine perdue que de vouloir rivaliser avec lui ; il était le dernier à rester debout et le premier à se lever le lendemain matin. Il était mince et faisait plus jeune que son âge [31 ans alors]. Plus d'un bleu s'est planté devant lui en lui demandant : « *Salut, mon gars. Je viens me présenter au patron. Où est il ?* ». Blackburn répondait alors : « *Juste devant vous !* ».

Cette escadrille, créée de toutes pièces à la NAS Norfolk (Virginie) le 1er janvier 1943, reçoit les premiers F4U-1 à verrière bombée et embarque à bord de l'USS *Bunker Hill* (CV-17), le 28 septembre. Mais l'euphorie est de courte durée, car, après avoir franchi le canal de Panama, Blackburn apprend que son escadrille, fraîchement baptisée *The Jolly Rogers*, sera débarquée à son arrivée à Hawaii et remplacée par la VF-18 et ses F6F Hellcat.

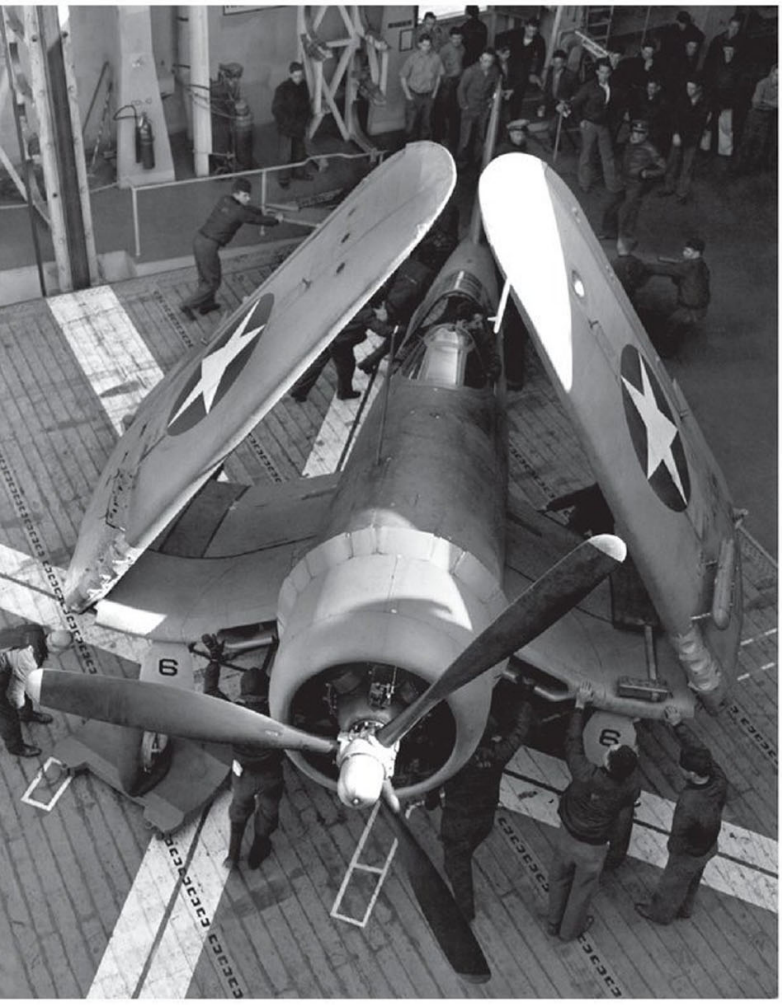
1 Appontage « rock 'n' roll » sur l'USS *Bunker Hill* le 17 juillet 1943. La VF-17 avait adopté comme insigne le pavillon des pirates des Caraïbes, justifiant ainsi son surnom de JOLLY ROGERS (nom donné par les Anglais au drapeau de la flibuste). Si même des pilotes triés sur le volet n'étaient pas capables de poser correctement le Corsair sur un porte-avions, qu'en serait-il pour les néophytes ? À cette angoissante question, l'US Navy répondra en le clouant au sol !

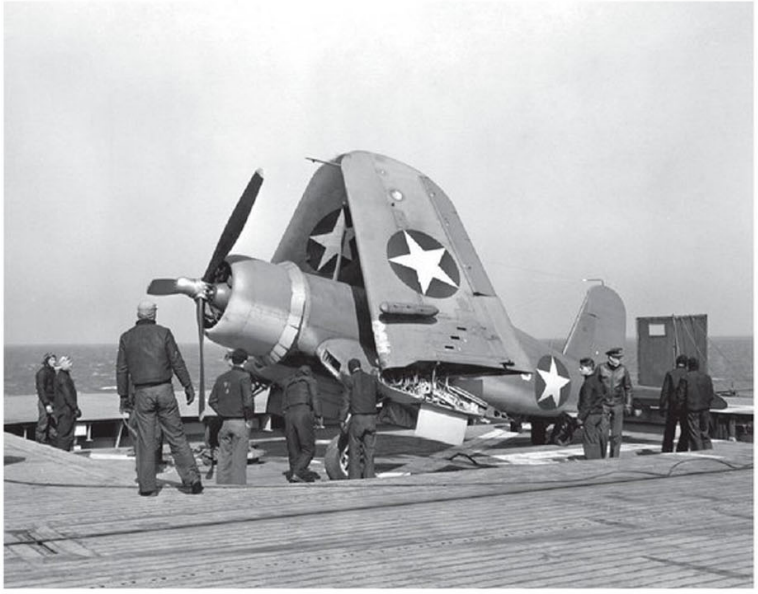
2 Un F4U-1 de la VF-17 décoré de l'insigne de l'escadrille : le pavillon des pirates des Caraïbes, justifiant son appellation de *The Jolly Rogers* (nom donné par les Anglais au drapeau de la flibuste).

3 Oops ! Pas toujours facile de poser un F4U-1 même sur un porte-avions de la taille de l'USS *Bunker Hill*, comme en fait l'expérience l'*Ensign* F. A. Jagger de la VF-17, le 29 juillet 1943.



La Navy s'est convaincue que le Corsair est « too hot » pour opérer depuis un porte-avions et met en avant les difficultés logistiques à ravitailler un unique *Squadron* sur ce type d'appareil.
Le 26 octobre, la VF-17 est à pied d'œuvre à Ondonga (Nouvelle-Géorgie) [pour en savoir un peu plus sur la création de cette unité, se reporter à *Aéro-Journal* n° 1 (décembre 2007)].
Quand, suivant enfin l'exemple britannique, la Navy décide d'utiliser le Corsair sur ses porte-avions, ce sont des unités des Marines qui sont choisies en priorité. Cela n'a rien d'étonnant puisque le corps des Marines fait partie intégrante de l'US Navy et que sa mission secondaire consiste à suppléer les unités embarquées de la Navy en cas de besoin.
En 1941, la grande majorité des pilotes de l'USMC sont qualifiés pour les opérations embarquées, notamment grâce à des temps de service variables mais réguliers des unités à bord des porte-avions. Deux ans plus tard, les choses ont beaucoup changé. Les durs combats dans les Salomon et dans le Pacifique central ont obligé l'USMC à baser la totalité de ses *Squadrons* à terre. D'ailleurs, les porte-avions sont en nombre insuffisant pour les accueillir, d'autant qu'ils sont partagés entre le Pacifique et l'Atlantique. L'important effort d'expansion de l'aviation des Marines n'arrange pas les choses, car le programme d'armement des porte-avions relève d'un processus beaucoup plus long et complexe. À part les officiers seniors, dont l'expérience est déjà ancienne et dont une bonne partie lustre un bureau, plus aucun pilote n'a la « qualif ». À cette époque, la mission du Marine Corps apparaît assez floue et son commandant, le *General* Alexander A. Vandergrift, hésite à faire mettre en chantier ses propres « toits plats ». Fin 1944, l'USMC compte plus de 120 escadrilles, mais une grande partie attend à l'arrière l'arme au pied, faute d'assignation opérationnelle. Une quinzaine d'entre elles doivent être dissoutes et leur personnel affecté aux autres unités.
Tout change en octobre 1944, quand le *Colonel* Albert D. Cooley est nommé à la tête d'un nouveau commandement : le *Marine Carrier Group, Fleet Marine Force*. Sa mission consiste à former quatre *Air Groups* de deux escadrilles chacun (respectivement de 18 Corsair et 12 Avenger) pour leur emploi à bord des porte-avions mis à disposition par la Navy. Équipées en F4U-1D/FG-1D pour l'appui tactique, les unités de Corsair s'entraînent d'arrache-pied sur des porte-avions d'escorte de la classe *Commencement Bay* (CVE-105 à 122). Toutefois, un événement imprévu bouscule le programme : quelques semaines après la nomination de Cooley, les Kamikaze japonais frappent en mer des Philippines. Un phénomène qui va se développer de manière alarmante et causer une vive tension au sein de la Navy. En réponse, celle-ci augmente aussitôt la dotation de ses VF de 54 à 73 avions, au détriment des VB et VT. Cependant, quelques mois plus tôt, voyant la fin de la guerre proche,





Séquence de la montée d'un F4U-1 de la VF-12 sur le pont d'envol de l'USS *Charger* (ACV-30) et de sa préparation à l'envol ; baie de Chesapeake, 8 mars 1943.

elle a renvoyé nombre d'élèves-pilotes dans leurs foyers. Et maintenant, elle manque de pilotes de chasse ! Transformer les pilotes de SB2C et de TBF/TBM sur F6F ou F4U est une bonne solution, mais elle va demander un délai qui peut s'avérer insupportable à la flotte US qui fait face quotidiennement à la nouvelle menace venue du ciel au large des Philippines et de Formose.

Il est donc grand temps de remettre la mission secondaire de l'USMC à l'ordre du jour. C'est chose faite fin novembre, lors d'une conférence à San Francisco, au cours de laquelle l'*Admiral* Ernest J. King, chef d'état-major de la Marine, ordonne la mise à disposition de dix escadrilles de F4U pour leur emploi sur des porte-avions d'escadre et d'escorte.

Nous en reparlerons plus tard.

LA RECONQUÊTE

Deuxième acte

OBJECTIF RABAUL

Passée la sécurisation des Salomon centrales, en octobre 1943, Bougainville représente le dernier obstacle avant l'archipel des Bismarck et son île principale, la Nouvelle-Bretagne, où se situe la plus importante base aéronavale japonaise : Rabaul.

Devant cette menace stratégique de première importance, la Marine impériale rameute à Rabaul le maximum d'avions de combat. Les porte-avions *Shôkaku*, *Zuikaku* et *Zuihô* déposent à Rabaul 167 appareils, qui forment la 1re Flotte aérienne. Okumiya Masatake, alors membre de l'état-major de la 2e Division de porte-avions, commente cette décision :

« Personnellement, je n'approuvais pas cette utilisation à Rabaul de nos forces aériennes embarquées. Ces unités, entraînées spécifiquement pour des batailles aéronavales décisives, j'étais d'avis qu'il ne fallait pas les user dans une autre campagne interminable contre de l'aviation basée à terre. [...] J'y voyais un gaspillage sans aucune utilité pour le Japon. »

Ils viennent grossir les effectifs de la Marine impériale, qui compte aussi sur place les flottilles de chasse suivantes : 201, 204 (comprenant aussi un détachement de la 281), 251 et 253 *Kôkûtai*, principalement équipées en A6M3 « Hamp ». L'Armée impériale a déjà déserté Rabaul pour être engagée en Nouvelle-Guinée. Toutefois, il subsiste encore quelques Ki. 43 « Oscar » des 78 et 248 *Sentai* et quelques Ki. 61 « Tony » des 68 et 78 *Sentai*, ainsi que des Ki. 45 « Nick » du 13 *Sentai*. Tous ces groupes sont basés à Wakde et à Wewak, mais Rabaul leur sert de base arrière.

Le port et la ville de Rabaul, où sont stockés six mois de vivres, munitions et carburant pour les besoins des armées nippones du secteur, sont défendus par 367 canons antiaériens de tout calibre. La plupart sont disposés autour du port de Simpson Harbor, dont la topographie, avec ses collines dominant la rade, favorise d'une manière confortable les défenseurs. Pour surveiller l'activité aérienne alliée, les Japonais disposent de radars établis à Rabaul, au sud-ouest de la Nouvelle-Bretagne, à Kavieng, en Nouvelle-Irlande et à Buka. Ce réseau permet de déclencher l'alerte de trente à soixante minutes à l'avance. Si le « saute-mouton » est un jeu qui va devenir à la mode dans le Pacifique, il se pratique avec certaines règles strictes : chaque île à conquérir doit se trouver à portée des chasseurs terrestres chargés de maintenir la supériorité aérienne, car les précieux porte-avions de la Navy sont occupés ailleurs.

▶ Mise en pylône du F4U-1 17903 de la VMF-211 à l'atterrissage à Torokina, le 10 décembre 1943. En proie à une panne de moteur, le pilote s'est posé en catastrophe sur la piste qui n'était pas encore prête, mais les réparations se limiteront à un changement d'hélice. Une posture assez fréquente pour ce chasseur « nose-heavy », comme disent les Américains.

[4] Le *Captain* James E. Swett est alors titulaire de 12,5 victoires, dont 7 « Val » abattus le 7 avril 1943 sur F4F Wildcat.

[5] USS *Essex* (CV-9), *Bunker Hill* (CV-17) et *Independence* (CVL-22). Ces raids sont en outre coordonnés avec ceux des deux porte-avions de la *Task Force* 38 (USS *Saratoga* et *Princeton*) et de la 5th *Air Force*.

[6] Il sera promu au grade de *Lieutenant (jg)* avec effet au 1er janvier 1944 (*jg* : *junior grade*, l'équivalent d'enseigne de vaisseau de 2e classe).

Le succès du débarquement prévu au cap Torokina, dans la baie de l'Impératrice Augusta, repose sur l'anéantissement de l'aviation japonaise stationnée en d'autres points de l'île de Bougainville, en particulier Kahili et Buin, mais aussi à Ballale et à Buka. Basés dans les îles Russell, les Corsair doivent utiliser les terrains avancés sur Vella Lavella et Munda pour venir défier les « Zero » et imposer une guerre d'usure aux Japonais.

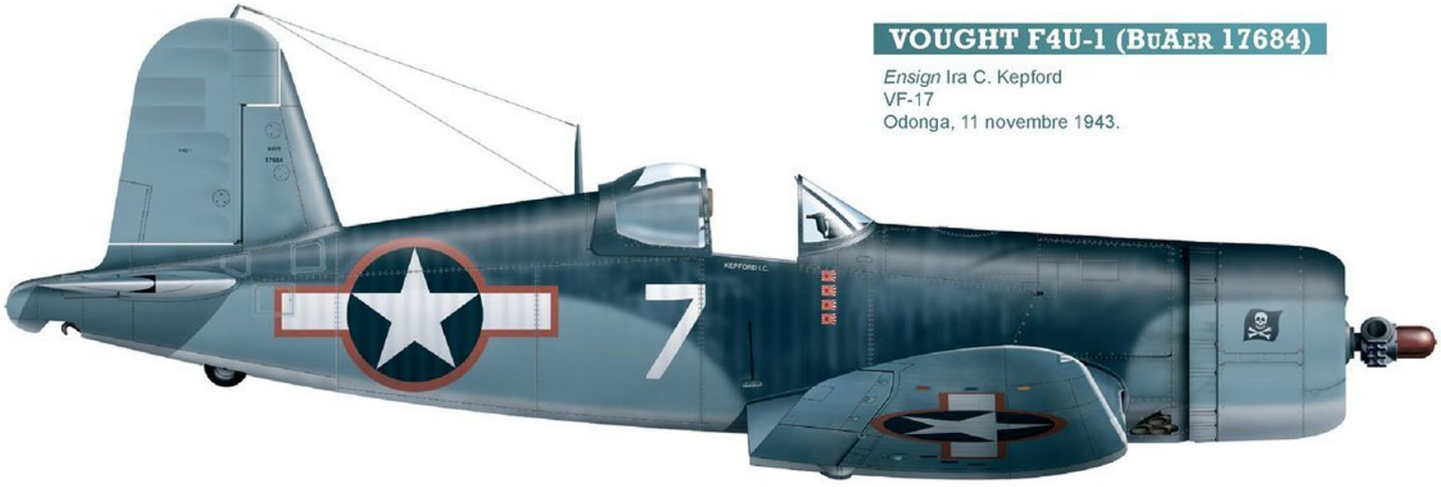
Deux unités de Corsair vont jouer un rôle prépondérant dans le succès de l'invasion de Bougainville, qui commence le 1er novembre 1943 : la VF-17 *Jolly Rogers* et la VMF-221, placées sous les ordres de chefs agressifs, excellents pilotes, déjà as eux-mêmes, et leaders naturels – respectivement Tom Blackburn et Jim Swett [4].

Le premier jour, ce sont les « Pirates » qui se mettent en valeur, revendiquant six victoires, dont deux homologuées à Blackburn, pour la perte d'un avion et de son pilote abattus par la DCA du terrain de Ballale au cours d'une séance de mitraillage. Il faut également noter la cinquième victoire du *1st Lieutenant* Robert M. Hanson, qui en fait le premier as de la VMF-215, unité qui entame en ce 1er novembre son second tour d'opérations. La réponse de la *Fighting* 221 ne se fait pas attendre : le lendemain, Swett descend deux « Val » qui menaçaient la flotte dans la baie de Torokina.

À la suite d'un premier raid sur Rabaul des porte-avions du *Task Group* 50.3 [5], le 5 novembre, qui a contraint les Japonais à replier une partie de leur flotte sur Truk, les avions de l'US Navy reviennent finir le travail le 11. Les « Pirates » font partie de la couverture aérienne. Après une première mission matinale infructueuse, ses 23 F4U se posent pour ravitailler sur les « toits plats » américains, Tom Blackburn se faisant un plaisir de faire apponter trois de ses sections sur une vieille connaissance, le *Bunker Hill*, (les 11 autres se posant sur le pont de l'*Essex*) pour des raisons qu'il explique lui-même :

« Quand je me suis présenté le premier à l'arrondi pour apponter sur le *Bunker Hill*, je jubilais intérieurement à l'idée de démontrer que le Corsair était tout à fait apte à opérer depuis un porte-avions. Tous mes pilotes se sont posés sans le moindre incident. J'étais aussi très heureux de retrouver quelques anciens camarades que j'avais quittés quelques semaines plus tôt. Le « Pacha » m'a fait monter sur sa passerelle pour me saluer et me serrer la main. Pendant que les marins regarnissaient nos réservoirs et nos armes, nous avons goûté au plaisir d'une douche chaude et d'un vrai repas, assis dans un mess, loin de la boue, de la poussière et des moustiques d'Ondonga. Mais la guerre a vite repris ses droits. À 11h00, nous redécollions. »

L'attente est longue, tout juste ponctuée par l'apparition d'un « Tony » isolé, rapidement abattu, quand, brutalement, tout s'agite. À son tour, Blackburn descend, non sans mal, un autre « Tony »,



VOUGHT F4U-1 (BuAer 17684)

Ensign Ira C. Kepford
VF-17
Odonga, 11 novembre 1943.

manquant même dans l'action d'être lui-même abattu par… son second, le *Lieutenant Commander* Roger R. Hedrick. À 13h13, la VF-17 est avertie de l'arrivée d'une centaine d'avions ennemis étagés sur trois niveaux. L'alerte vient un peu tard, les « Pirates » se font un sang d'encre à propos de leur jauge à essence. Après une courte bagarre, ils abandonnent la partie, laissant les Hellcat se débrouiller sans eux – ou presque. L'*Ensign* Ira C. Kepford [6], qui, lui aussi, a mis le cap sur Odonga, se rend compte que la TF-50.3 est menacée par les avions japonais. Sans hésiter, il fait demi-tour et fonce droit sur une formation de « Val », qui est en train de quitter la zone des combats. Pour son premier combat aérien, « Ike » revendique trois « Val » et un « Kate » – le début d'une belle série. Après s'être à nouveau posé sur le *Bunker Hill* pour refaire le plein, il atterrit à Odonga à 18h00. Cette longue et épuisante journée lui vaut la *Navy Cross*. La VF-17 revendique 18,5 victoires pour la perte de deux avions tombés en panne de carburant au retour, mais tous les pilotes se retrouvent sains et saufs le soir même à Odonga.

▲ Le F4U-1 que le *Lieutenant (jg)* Tom Killefer de la VF-17 a posé à Nissan (Green Islands) suite à une panne de moteur, le 5 mars 1944. Après une réparation sommaire, pilote et avion repartiront le lendemain.

◀ L'*Ensign* Frederick J. Streig de la VF-17 devant son F4U-1 à Vella Lavella. Déjà titulaire d'une demi-victoire, le 1er novembre 1943, il revendique un « Tony » et un « Zeke » le 11. Il deviendra « as » avec 2,5 « Zeke », le 27 janvier 1944, lors du second tour de son unité.

◀ Cette vue partielle des ateliers de Vella Lavella, prise en décembre 1943, illustre les conditions spartiates dans lesquelles travaillaient les mécanos et cette île était un paradis à côté de tant d'autres. Au premier plan, deux Corsair des VMF-123 et 124 qui semblent avoir particulièrement vécu (on note la double cocarde sur celui de gauche) ; à côté, un F6F-3 probablement de la VF-33 ; et dans le fond à gauche, des Kittyhawk néo-zélandais. Le F4U-1 sous le hangar est le BuAer 17590, dont on retrouve la photo en page 46 du fascicule sur les as sur Corsair d'Osprey. (Naval Aviation Museum)

[7] Il termine la guerre avec 6 victoires et en remporte 6 autres en Corée avec le 39th FIS.

C'est un revers majeur pour la Marine impériale qui perd 14 torpilleurs, 17 bombardiers en piqué et 3 chasseurs, sans véritable contrepartie. À la suite de cette débâcle, la 1re Flotte aérienne est renvoyée à Truk. En dix jours, elle a perdu 42 de ses 82 « Hamp », 38 de ses 45 « Val » et 34 de ses 40 « Kate » ! La disparition de nombreux officiers expérimentés dans ces combats à sens unique et sans grande portée stratégique hypothéquera gravement l'avenir de l'aviation embarquée japonaise.

Le 30 novembre, les « Jolly Rogers » sont mis au repos. En 1 570 sorties, représentant 4 985,5 heures de vol, ils ont revendiqué 47,5 victoires pour la perte de trois pilotes (un à la chasse et deux à la DCA ennemies) et de huit avions (dont cinq du fait de l'ennemi), un ratio tout à fait remarquable et qui fait honneur à la réputation de Tom Blackburn.

MISSIONS SUR RABAUL

En reconstruction aux Russell, Boyington et ses « Moutons noirs » n'arrivent à Vella Lavella que le 27 novembre. Entre-temps, le secteur est devenu plus calme, les Japonais ayant renvoyé leurs navires dans les Carolines et les défenseurs de Rabaul ne disposant plus que du tiers des effectifs qu'ils alignaient au début du mois. Pendant près de quinze jours, la VMF-214 ne rencontre pas un seul avion japonais. « Pappy » se morfond. S'il veut battre le record de 26 victoires établi par Eddie Rickenbaker pendant la Grande Guerre et qui a été égalé par un autre Marine, Joe Foss, dès janvier 1943, il lui faut de l'action rapidement. Alors, le 12 décembre, il monte dans un Corsair et se rend à Munda pour rencontrer Moore. Puisque l'aviation japonaise a déserté les cieux de Bougainville, il souhaite obtenir l'autorisation d'aller la chercher à Rabaul. Moore lui explique qu'une convention passée entre Halsey et McArthur a établi les zones d'intervention réservées à la Navy et à l'Army Air Force. Or, Rabaul se trouve sous la responsabilité de l'AAF et, d'ailleurs, la 5th Air Force, qui s'en occupe activement depuis trois mois, a fait savoir qu'il n'y a plus de cibles valables à attaquer. Toutefois, il se trouve que le commandant de l'aviation dans les Salomon est un Marine, le *Major General* Ralph J. Mitchell, et que Rabaul est placé sous sa juridiction.

Quelle a été l'influence de Moore ? La démarche de Boyington est-elle tombée au bon moment ? Quoi qu'il en soit, quatre jours plus tard, les commandants des escadrilles de chasse basées dans les Salomon sont

VOUGHT F4U-1 (BuAer 02576)

1st Lieutenant Robert W. McClurg, 16 septembre 1943
1st Lieutenant Edwin L. Olander, 17 octobre 1943
Avion détruit à l'atterrissage à Torokina par un pilote de la VMF-212, le 11 décembre 1943.

convoqués à Munda pour une conférence. Greg en revient ravi : Mitchell l'a chargé de commander une mission sur Rabaul !

Malheureusement pour lui, menée le 17 décembre, cette sortie en force (32 Corsair, 24 Hellcat et 24 Kittyhawk de la RNZAF) se solde par un fiasco, la faute en incombant surtout aux Japonais qui ont refusé le combat.

Le 23 décembre, une nouvelle mission sur Rabaul est commandée, encore plus ambitieuse. Cette fois, pas moins de 120 appareils y prennent part, dont 24 B-24. Les chasseurs sont répartis en deux groupes, un qui accompagne les bombardiers et un qui partira une heure et quinze minutes plus tard. Huit Corsair de la 214, commandés par le *Major* Pierre M. Carnagey, font partie du premier groupe et huit autres, menés par Boyington, du second. L'ensemble des chasseurs sont placés sous les ordres du *Major* Marion E. Carl (alors titulaire de 16,5 victoires) de la VMF-223.

La présence des Liberator semble avoir fait réagir les défenseurs, car dès qu'ils se présentent en vue de Simpson Harbor, ils sont attaqués par une douzaine de « Zero ». Pendant que le groupe de Carnagey essaie de les protéger avec l'aide des Hellcat de la Navy et des P-38 de l'Air Force, les 48 chasseurs commandés par Marion Carl entrent en action. Le timing est parfait, mais il est entièrement dû au hasard : les B-24 sont arrivés avec une demi-heure de retard sur l'horaire à cause de vents contraires et les chasseurs avec une demi-heure d'avance !

Boyington et sa patrouille survolent le canal St. George à 5 400 m quand est donné le signal de l'attaque à 13h50. Pour ce groupe, qui n'a pas d'escorte à assurer, c'est « chacun pour soi ». Apercevant un « Zero », Greg fond dessus par un long virage et ouvre le feu à 15 m ; le chasseur prend feu et son pilote saute. Greg remonte alors à 3 300 m et aperçoit deux autres « Zeke » environ 300 m plus bas. L'un doit être endommagé, parce qu'il suit une trajectoire rectiligne horizontale, tandis que l'autre zigzague au-dessus. Le Corsair arrive à 30 m derrière le premier après un virage à plat. Le pilote évacue son appareil quand il commence à prendre feu. L'ailier commet l'erreur de descendre à 100 m pour survoler l'endroit où le parachute a touché l'eau et se coupe ainsi de toute possibilité de manœuvre. « Pappy » pique sur lui avec le soleil dans le dos et ouvre le feu à bout portant, transformant le « Zeke » en une boule de feu qui percute la mer sur le dos.

Boyington doit attendre vingt minutes avant de voir un nouvel avion ennemi. À 14h10, il croise un groupe de neuf « Zeke » évoluant 2 500 m plus bas. Il se laisse tomber en douceur, soleil dans le dos, et vise le dernier de la formation qui ne l'a pas vu arriver. Il ouvre le feu à 100 m, tirant sans relâche jusqu'à ce qu'il passe en dessous. Il voit des morceaux du capot se détacher, puis le Japonais prend feu et tombe en flammes. Les autres se dispersent, puis se regroupent pour donner la chasse au Corsair, mais ils doivent renoncer après une poursuite d'une dizaine de minutes.

Ce 23 décembre, qui voit la *Black Sheep* remporter 16 nouvelles victoires, sera pourtant le jour le plus triste de l'escadrille avec la perte de trois pilotes, dont Carnegey. Cette mission donnera néanmoins deux « as » de plus : les *1st Lieutenants* John F. Bolt Jr [7] et Robert W. McClurg. On notera quand même que les autres unités de Corsair ne sont pas restées spectatrices, la VMF-222 engrangeant 3 victoires et la VMF-223, 4 (dont une pour Marion Carl).

Dans son autobiographie *Baa Baa Black Sheep*, Greg Boyington situe ce combat le jour de Noël, mais bien qu'il y ait une mission ce jour-là, qui apporte de nouvelles victoires à la 214, il n'y participe pas. Et pour cause... il ne dessaoule pas pendant les trois jours qui suivent son quadruplé.

▲ « Pappy » : le retour. Libéré le 29 août 1945, c'est un Boyington amaigri et fatigué par une dure captivité qui donne une conférence de presse devant un Corsair décoré pour la circonstance de 28 petits drapeaux japonais. Il recevra la *Medal of Honor* des mains de Truman en octobre, une décoration qui lui avait été attribuée à titre posthume avec sa promotion au grade de *Lieutenant Colonel*. (Naval Aviation Museum)

BYE-BYE BLACK SHEEP

Le 27 décembre 1943, une nouvelle mission sur Rabaul, commandée par le *Major* Rivers J. Morrell de la VMF-216, fait appel à 46 appareils, exclusivement des Corsair de l'USMC. Selon Boyington, le chef du dispositif commet une grave erreur : « Faisant remonter le canal St. George à la formation, Morrell entame un large cercle à 6 600 m depuis le nord de Rabaul, passant au large de la Nouvelle-Bretagne et revenant sur le canal, perdant de l'altitude et faisant un tel détour que les avions ennemis décollant de l'aérodrome de Lakunai ont tout le temps de grimper à leur altitude avant que la formation n'ait achevé son premier tour. »

Bilan : si « Pappy » revendique un « Zeke », l'une des cinq victoires homologuées à la *Fighting 214*, celle-ci perd encore trois pilotes (la 216 en perdant deux). Boyington, soumis à une forte pression médiatique, se rapproche du record de Rickenbaker et de Foss, ce qui l'amène à prendre de plus en plus de risques, d'autant plus que sa santé et sa sobriété ne s'améliorent pas.

Un autre « sweep » est planifié pour le 3 janvier 1944. Greg (à bord du 17915) décolle de Torokina à 06h30 à la tête de 46 chasseurs : 8 Corsair de la 214, 12 de la 211 et 8 de la 224, plus 16 Hellcat de la VF-33. Ken Walton rapporte la suite vue du sol :

« Nous attendions le retour à Vella en fin de matinée et, bien avant l'heure, la tente d'alerte était pleine de monde venu savoir s'il avait battu le record. À 10h00, les premiers avions étaient de retour à Bougainville. À 11h30, Matheson s'est posé et a donné les premières nouvelles. Il avait vu « Pappy » et Ashmun attaquer 15 « Zero » et « Pappy » en avait descendu un ! Nous étions tous très excités – celui-là lui permettait d'égaler le record. Y en avait-il d'autres ? « Au fil des minutes, d'autres pilotes revinrent. Je suis allé leur parler. Non, ils n'avaient vu ni Boyington ni Ashmun. J'ai demandé aux Opérations de vérifier auprès de Munda, Ondonga et des Treasury pour voir s'ils avaient atterri. Ils devaient bien être quelque part au sol, à l'heure qu'il était, ils n'avaient plus d'essence. Et, petit à petit, on a commencé à comprendre que « Pappy » et Ashmun étaient portés disparus. »

Abattu à son tour, Greg est recueilli par un sous-marin japonais et passe le reste de la guerre en captivité au Japon. Ce n'est que le 6 septembre 1945, jour de sa réintégration dans le corps des Marines, que les trois victoires revendiquées lors de son dernier combat (dont deux sans témoin) lui seront homologuées, portant son palmarès officiel à 28 (soit deux de mieux que Rickenbaker et que Joe Foss).

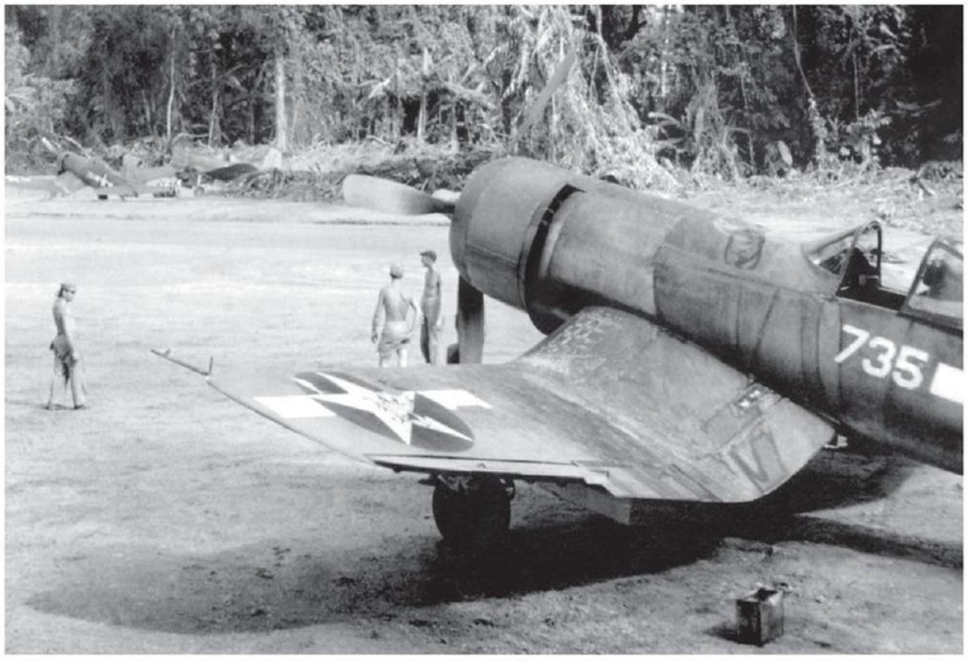
Il est donc considéré comme « l'as des as » de l'US Marine Corps, mais il ne sera pas « l'as des as » américain, devancé par Bong et McGuire de l'USAAF et McCampbell de l'US Navy.
Le soir du 6 janvier 1944, la VMF-214 est retirée des opérations et même « désactivée », son personnel étant soit renvoyé dans ses foyers, soit affecté à d'autres unités. Lors de ses deux tours d'opérations, la *Black Sheep* a revendiqué 96 victoires pour la perte de 12 pilotes.

UNE UNITÉ D'ÉLITE OUBLIÉE : LA VMF-215

Si le retour de la VMF-215 du *Major* Robert G. Owens Jr à Vella Lavella depuis le 1er novembre 1943 a été assez calme (31 victoires dont un surprenant « Fred », nom de code attribué au... Focke-Wulf Fw 190 A-5), les *Fighting Corsairs* vont largement rattraper le temps perdu en quinze jours. Le 14 janvier 1944, la 215 décolle de Vella Lavella à 06h05 et se pose à Torokina une heure plus tard. À 10h10, 22 F4U décollent (un s'écrase sur la piste) pour une escorte de TBF sur Rabaul. Ils sont attendus par une soixantaine de « Zero » près de la côte de la Nouvelle-Irlande et un violent combat s'engage aussitôt.
L'as de la 215, Bob Hanson, et son ailier, le *2nd Lieutenant* Richard V. Bowman, restent avec les Avenger, plongeant avec eux sur Simpson Harbor et ne redressant qu'à 60 m. Hanson : « Il y avait beaucoup de « Zero » volant bas et à une vitesse qui ne devait pas excéder 180 nœuds. » Les deux hommes arrivent sur les talons de deux appareils évoluant à une altitude de 450 m et tirent. Le premier prend feu immédiatement et le second disparaît dans un nuage environné de flammes. C'est alors que les deux Américains se retrouvent séparés. Hanson repère deux autres « Zero », en poursuit un dans un nuage épars et le fait exploser en vol. Revenu dans la masse nuageuse, il fait fuir deux Japonais qui menaçaient deux Corsair et aperçoit une trentaine de « Zero » qui lui semblent agressifs. Il prend de l'altitude en se faufilant entre les nuages. Arrivé à 1 000 m, il voit deux appareils ennemis croiser son cap 150 m plus bas. Il pique sur eux, mais ceux-ci virent pour se réfugier dans un nuage. Hanson a le temps d'expédier une rafale avec une correction de... 45° sur l'un des deux, qui s'enflamme instantanément. « J'ai redressé et ai repris de l'altitude. À 800 m, par un trou dans le nuage, j'ai pu me rendre compte que j'étais juste dans la queue d'un « Zero », un peu en dessous de lui. J'ai cabré et tiré. Mes traçantes se sont plantées dans son ventre et il a pris feu dans la seconde. Je pense que c'est la meilleure façon de les descendre : de derrière et par en dessous. »
Il est temps maintenant de songer à rentrer à la maison, mais, repérant un nouveau « Zero » plus bas que lui, il pique droit dessus et l'incendie. Il se pose à Torokina avec moins de 100 litres de carburant. Avec ses cinq « Zeke », il double son score ! Ses camarades ont fait à peine moins bien que lui, puisque la VMF-215 est créditée de 19 victoires ce jour-là, dont 4 sont attribuées au *Major* Arthur T. Warner, officier exécutif de l'escadrille, qui devient « as » par la même occasion. Le chef d'escadrille, « Big O » Owens, en revendiquant deux victoires, décroche aussi ce statut. Warner terminera la guerre avec 8 victoires et Owens avec 7. La 215 perd quatre Corsair, dont trois à l'ennemi.
En l'espace d'une semaine, Hanson fait une moisson considérable, son palmarès passant de 10 à 25 victoires : un triplé le 22 janvier, un quadruplé le 24, un triplé le 26 et un quadruplé le 30 – soit une moyenne de deux victoires par jour ! Malheureusement, la chance finit par l'abandonner. Le 3 février, lors d'une mission de *strafing* sur Rabaul, son F4U-1 (BuAer 56039) percute la mer près du cap Saint-George pour une raison mal élucidée, certains pensant que son aile a heurté un obstacle en redressant, d'autres qu'il a été touché par la DCA. L'as météoritique des Marines (il n'était plus qu'à une victoire de Joe Foss) disparaît la veille de son 24e anniversaire. Il est le troisième et dernier pilote de Corsair, mais aussi le plus jeune, à recevoir la *Medal of Honor*, décoration que le président Roosevelt remettra à sa mère.

◣ Le F4U-1 BuAer 17735 affecté à la VMF-215 à Bougainville, en février 1944. Cet appareil sera piloté à plusieurs reprises par le *Captain* Arthur R. Conant, notamment lors de sa cinquième (et avant-dernière) victoire, le 18 janvier.

▼ Robert Murray Hanson, fils de missionnaires méthodistes, passe sa jeunesse entre l'Inde et les USA. Champion de boxe poids lourds, il fait du cyclo-tourisme en Autriche au moment de l'*Anschluß*. Engagé dans l'USMC, il reçoit ses ailes en février 1943 et, affecté à la VMF-214 *Swashbucklers*, il y remporte ses deux premières victoires en août. Transféré à la VMF-215, il est abattu le 1er novembre 1943 et passe six heures dans l'eau. Son extraordinaire série de victoires, en janvier 1944, lui vaut le surnom de « Butcher Bob ». Après sa disparition, le 3 février 1944, il sera promu *Captain* à titre posthume et un destroyer (DD-832), lancé en janvier 1945, sera baptisé à sa mémoire.



▼ Le *Major* Robert G. « Big O » Owens, commandant de la VMF-215, à Vella Lavella, en janvier 1944. Il devient « as » le 14 janvier et ajoute deux victoires de plus à son palmarès avant que son unité ne quitte le secteur. Il prendra ensuite le commandement de la VMF-481, participera à la Guerre de Corée et prendra une retraite bien méritée en 1972 avec le grade de *Major General*.

Quand la VMF-215 termine son troisième tour, le 26 février 1944, elle est très largement en tête du palmarès des unités engagées dans les Salomon, avec 135,5 victoires. Elle a permis à dix pilotes de devenir « as », parmi lesquels, outre Hanson, figure le *Captain* Donald N. Aldrich, qui remporte 20 victoires au cours des trois tours d'opérations de son escadrille. Malheureusement pour la *Fighting* 215 et pour ses hommes, leurs exploits ont été largement occultés par ceux de la VMF-214 et de la VF-17, en grande partie à cause de la personnalité hors du commun de leur chef et, sans doute, en ce qui concerne la première, d'une certaine série TV à succès.

LE RETOUR DES « PIRATES »

De retour de leur « perm » en Australie le 25 janvier 1944, Tom Blackburn et ses pilotes se remettent aussitôt au travail. L'anecdote veut qu'ils soient rentrés avec des stocks de cannettes de bière en lieu et place des munitions de leurs armes. Leur nouvelle base est Piva, sur l'île de Bougainville, et leurs prochaines missions auront aussi lieu au-dessus de Rabaul. Piva est divisé en deux secteurs [8] aux pistes parallèles et interconnectées : Piva Uncle, réservé aux SBD et TBF, et Piva Yoke, où la VF-17 y dispute son espace aux VMF-211 et 321 et à des Kittyhawk de la RNZAF.
La VMF-321 est ce que les Américains appellent « the new kids on the block », car arrivée seulement la veille de Noël 1943, sous les ordres du *Major* Edmund F. Overend, auréolé de ses cinq victoires revendiquées avec les *Flying Tigers* [9]. Elle est entrée dans le vif du sujet en revendiquant sa première victoire au-dessus de Rabaul dès le 28 janvier. Elle opérera depuis les îles Green entre mars et avril 1944, puis à partir de Guam entre août et son retour aux USA, le 17 décembre. Entre-temps, elle aura revendiqué 39$^{2/3}$ victoires et aura consacré un as, le *1st Lieutenant* Robert B. See (5 victoires), tandis que son chef d'escadrille aura ajouté trois succès à son palmarès.
À cette date, l'aviation japonaise à Rabaul a perdu la quasi-totalité de ses bombardiers et ne dispose donc plus d'aucun moyen de porter des coups décisifs aux assaillants. Devenue passive, la forteresse fonde son seul espoir de résistance sur la DCA et la chasse, mais en dépit de revendications qui frisent le délire (les « Zero » revendiquent 110 victoires en deux combats, les 14 et 17 janvier…), celle-ci se bat à un contre dix. Le 25 janvier, pour remplacer la 204 *Kôkûtai* envoyée se reposer à Truk (où elle sera annihilée un mois plus tard) et renforcer la 253 *Kôkûtai*, demeurée sur place, la Marine débarque à nouveau 69 « Hamp », 18 « Kate » et 18 « Val » de ses porte-avions *Junyô*, *Hiyô* et *Ryuhô*.

[8] Les *Seabees* (de « CB », abréviation de *Construction Battalions* prononcée à l'américaine, unités du génie de l'US Navy) réussissent le tour de force de construire le terrain de Torokina et les deux pistes de Piva en moins de six semaines après la sécurisation du périmètre.

[9] Cf. *Aéro-Journal* n° 13 (décembre 2009).

▶ Un F4U-1 de la VMF-224 à Vella Lavella en janvier 1944.

De la première mission de la VF-17 sur Rabaul, le 26 janvier, on ne retiendra que la cinquième victoire de son chef d'escadrille, qui fait de lui le premier « as » de cette unité ; mais les « Pirates » perdent trois avions et deux pilotes, maigre contrepartie aux huit victoires revendiquées.

En six jours d'opérations continues sur Rabaul, du 26 au 31 janvier, la VF-17 revendique 61,5 victoires, mais ses pertes s'élèvent à six hommes et treize avions ; parmi les disparus figure l'un de ses as, le *Lieutenant (jg)* Howard McL. Burris (7,5 victoires), dont le Corsair a été aperçu pour la dernière fois en train d'amerrir après avoir été touché par un « Zero » près de Tobera, le 31. Et ce n'est pas l'irrésistible ascension d'une nouvelle étoile, « Ike » Kepford (8 victoires en quatre jours, dont 4 « Zeke », le 29 janvier, pour un total de 12), qui rassure Tom Blackburn, car il ne lui reste plus que 16 F4U en état de vol au soir du dernier jour du mois. Il décide de mettre au point une tactique qu'il baptise *Roving High Cover* (couverture haute mobile) ; elle consiste à envoyer six appareils à 9 000 m dix minutes à l'avance pour engager et éparpiller les formations de « Zero » dès leur décollage. Audacieuse assurément et même risquée, cette manœuvre peut s'avérer payante à condition que les Corsair, qui engageront l'ennemi à un contre cinq voire davantage, ne se laissent pas aspirer dans des combats tournoyants.

Après un léger répit dû aux conditions atmosphériques, les missions reprennent de plus belle dans les premiers jours de février jusqu'au 19, quand 145 appareils venus de Bougainville, dont 26 « Pirates », reviennent une fois encore sur leur objectif favori. Une féroce bagarre s'engage entre les Corsair et les « Zero », mais ni les uns ni les autres ne savent que c'est la dernière au-dessus de Rabaul. Kepford rentre après quatre heures de vol ; ses trois victoires du jour le propulsent au rang « d'as des as » de l'US Navy. Il n'est pas le seul à pouvoir se réjouir : le *Lieutenant* Oscar I. Chenoweth, qui volait en « couverture haute mobile », revendique deux « Zeke » et un « Tojo », portant son total à 8,5, et, grâce à trois « Zeke », le *Lieutenant (jg)* Earl May Jr a porté le sien à 8.

Dans la nuit du 18 au 19, cinq destroyers américains pilonnent des bâtiments japonais dans la baie de Karavia. C'en est trop pour l'amiral Koga Mineichi [10], qui, dans la matinée du 20, décide de replier toutes ses unités navales et aériennes sur Truk. La 11e Flotte aérienne est dissoute. Il ne reste plus sur l'aérodrome de Lakunai que 20 « Zeke » indisponibles et 4 Gekko de chasse de nuit ; placés sous les ordres de l'aspirant Fukumoto Shigeo, ils seront les derniers défenseurs de la place forte jusqu'à la fin de la guerre. Le personnel technique des unités des 2e et 11e Flottes aériennes a embarqué sur des transports à destination de Palau, mais ils seront tous coulés par l'aviation américaine.

La *Fighting* 17 termine son second tour d'opérations le 7 mars 1944 (elle sera dissoute le 10 avril) après avoir revendiqué un total de 152 victoires aériennes en 2 669 sorties, totalisant 8 373 heures de vol de guerre pour la perte de 24 avions (dont 15 à l'ennemi) et 13 pilotes (dont 12 à l'ennemi), depuis le 27 octobre 1943. Elle a consacré la bagatelle de douze as (le record pour une unité de l'US Navy), dont Blackburn lui-même (premier as dans l'ordre

Le brave 17684 du *Lieutenant (jg)* Ira C. « Ike » Kepford de la VF-17, endommagé en combat, s'écrase à l'atterrissage, le 30 janvier 1944. Il porte la marque des dix victoires remportées par son pilote avant ce jour, où, d'ailleurs, il en a ajouté deux de mieux !

[10] Koga a succédé à Yamoto comme commandant en chef de la Flotte combinée.

Ce F4U-1 de la VMF-422 (baptisé MARINE SPECIAL), qui se prépare à décoller du porte-avions USS *Kalinin Bay* (CVE-68) à destination de Tarawa le 24 janvier 1944, compte parmi les 22 qui disparaîtront le lendemain lors du vol qui devait conduire l'escadrille à Funafuti (îles Ellice). (Museum of Naval Aviation)

chronologique, total de 11 victoires) et surtout « Ike » Kepford, titulaire de 16 victoires. Hedrick, l'adjoint de Blackburn, sort vainqueur de 9 duels contre des avions japonais et en gagnera 3 de plus comme commandant de la VF-84 en 1945.

DÉSASTRE AUX ELLICE

Entre la fin de l'année 1942 et le début de la suivante, l'USMC « commissionne » un certain nombre d'escadrilles de chasse dans le cadre de sa politique d'expansion. C'est le cas de la VMF-422, formée le 1er janvier 1943 à San Diego et débarquée à Betio (atoll de Tarawa) le 24 janvier 1944, d'où elle doit gagner Funafuti (îles Ellice, maintenant Tuvalu), via Nanomea, en vue de sa participation à l'opération « Flintlock », l'invasion des îles Marshall. Dans la préparation de ce voyage de 755 km, le commandant d'escadrille, le *Major* John S. MacLaughlin, va commettre un certain nombre d'erreurs. Tout d'abord, il ne demande pas, comme il est de coutume en pareille occasion, l'attribution d'un avion-guide chargé de la navigation. Il ne fait pas recalibrer les gonios ZB-1, il ne note pas les indicatifs radio des bases qui jalonnent sa route et il ignore tout de la radio basse fréquence installée à Nanomea. D'ailleurs, cette base n'a même pas été avertie du vol ! La 24 au soir, un bulletin météo annonce un temps agréable pour la majeure partie du voyage jusqu'au sud de Nanomea, puis de gros grains et des bourrasques de vent jusqu'à Funafuti. Sa dernière erreur est d'ignorer le bulletin qui arrive une heure avant le décollage, signalant une forte dégradation des conditions atmosphériques avant l'arrivée sur Nanomea, puis sur le reste du trajet. La seule initiative positive qu'il prend est de doter les avions d'une autonomie de quatre heures en carburant pour un trajet qui ne doit pas excéder deux heures et demie.

▲ Le *Major* Christian C. Lee, *Executive Officer* de la VMF-422, devant son FG-1D à le Shima, en mai 1945. (Naval Aviation Museum)

Sans savoir ce qui les attend, 23 Corsair de la VMF-422 décollent de Tarawa, le 25 janvier à 09h30, laissant derrière eux un pilote très en colère de n'avoir pas réussi à mettre son moteur en route. Cette panne providentielle lui a peut-être sauvé la vie, car, en l'air, la situation échappe petit à petit à tout contrôle. Peu après midi, à un quart d'heure de vol de Nanomea, la formation rencontre de lourds nuages noirs qui culminent à 5 000 m et qui dégénèrent rapidement en un violent orage tropical. Les avions descendent à 60 m pour passer par-dessous et conserver une visibilité satisfaisante. Tout à coup, de manière inexplicable, MacLaughlin met le cap à l'est, alors qu'il n'est plus qu'à 15 km de son escale. Le radar local repère la formation à 12h25, mais comme Nanomea n'a pas été avertie de son arrivée, les basiers pensent qu'il s'agit de bombardiers qui ne font que traverser leur espace aérien. Pour des raisons qui n'ont jamais été élucidées, le chef d'escadrille effectue plusieurs autres virages, qui semblent prouver un certain désarroi dans sa navigation. Chahutée de droite et de gauche, la formation se disloque et trois pilotes se retrouvent seuls. Le *Captain* John F. Rogers disparaît sans laisser de trace, le *2nd Lieutenant* Walter A. Wilson réussit à se « crasher » sur un petit îlot, où il est recueilli par les indigènes, et le *1st Lieutenant* John E. Hansen réussira à gagner Funafuti en puisant largement sur sa réserve de carburant. Les vingt autres finissent par traverser la crasse et émerger au-dessus de l'île de Nui, à mi-chemin entre Nanomea et Funafuti. Le *2nd Lieutenant* Christian F. Lauesen signale alors que son moteur a rendu l'âme et qu'il doit amerrir. Son ami, le *2nd Lieutenant* Robert C. Lehnert, voyant qu'il n'a pas gonflé son canot et qu'il ne flotte que grâce à sa « Mae West », décide d'abandonner la formation et de tourner en rond au-dessus de lui. Évidemment, il tombe en panne de carburant et doit évacuer son avion. Il passera deux jours dans son canot sans avoir aperçu la moindre trace de Lauesen. À 12h45, MacLaughlin informe le reste de son escadrille qu'il a capté le signal de la balise de Funafuti. Peu après, les Corsair essuient un nouvel orage encore pire que le précédent. C'est le moment que choisit la radio de MacLaughlin pour tomber en panne. N'ayant plus aucun contact avec son leader, le *Captain* Cloyd R. Jeans se place à sa hauteur pour communiquer par signes. MacLaughlin lui demande de prendre la tête de la formation et de faire demi-tour pour se poser à Nui. Quelques minutes plus tard, ses hommes l'aperçoivent pour la dernière fois, volant parallèlement au groupe, puis il est happé par un nuage qui scellera son destin.

Jeans fait mettre le cap sur Nui, mais, inquiets à l'idée d'avoir à retraverser l'orage, quelques pilotes rompent la formation et finissent par s'égarer. Le *2nd Lieutenant* Earl C. Thompson disparaît dans la tempête. À 15h00, le *1st Lieutenant* Robert P. Moran informe Jeans qu'il a établi le contact avec Nanomea, mais la liaison ne dure que cinq minutes, le temps que Moran épuise ses dernières gouttes de carburant ; il saute en parachute, mais s'emmêle dans les suspentes et périt noyé. Pour les 15 autres Corsair, les ennuis ne vont pas tarder à commencer, comme l'explique le journal de marche de l'escadrille : « Quelques éléments du dispositif furent contraints à voler pleins gaz pour maintenir le contact avec leurs leaders, qui, eux, volaient en régime de croisière. Malheureusement, la densité et la violence de la tempête ne permirent pas de conserver une formation habituelle, ce qui obligea un grand nombre de pilotes à jouer continuellement avec la manette des gaz. Plusieurs d'entre eux signalèrent alors qu'ils étaient à court d'essence. Ceux qui réussirent à conserver leur régime de croisière avaient assez de carburant pour rejoindre Funafuti en toute sécurité. »

À 15h30, deux pilotes informent Jeans qu'ils n'ont plus d'essence et qu'ils doivent amerrir. Le *2nd Lieutenant* William A. Aycrigg parvient à monter dans son canot, mais il ne sera jamais retrouvé. Le *2nd Lieutenant* Theodore Thurnau sera recueilli trois jours plus tard par un destroyer. Comprenant que la plupart des Corsair ont des réservoirs vides, Jeans prend la décision de faire amerrir tout le monde ensemble, afin que les pilotes restent groupés pour faciliter la tâche des secours – une initiative qui, à n'en pas douter, sauvera des vies.

Le dispositif forme alors un cercle et chacun se pose sur la mer à son tour. Un seul pilote ne réussit pas à dégager son canot avant que son avion ne sombre et doit monter dans celui d'un camarade. Les radeaux pneumatiques sont aussitôt attachés les uns aux autres, mais, dans cette mer très agitée, plusieurs cordages lâchent et les frêles embarcations ne restent agglutinées qu'à la force des bras. Bien vite, les douze naufragés découvrent que la mer leur réserve un autre danger : « Un certain nombre de requins vinrent rôder autour des embarcations, se cognant dans l'ancre et se frottant sur les canots, ce qui ne fit rien pour rassurer leurs occupants. Leur persistance à raser les radeaux amena les pilotes à en tuer un, entraînant la dispersion des autres. Si l'on dit qu'il n'y a pas d'athée dans un trou de combat, on peut ajouter qu'il n'y en a pas non plus dans des rafiots perdus sur l'immensité du Pacifique. La meilleure manière de croire que l'on va survivre consiste à prier et à chanter des cantiques tous en chœur. »

L'odyssée de la 422 dure deux longs jours et deux longues nuits, jusqu'à ce qu'un PBY les repère et amerrisse à proximité des naufragés. Malheureusement, l'hydravion est endommagé par les vagues et ne peut repartir. L'équipage utilise sa radio pour appeler des renforts, qui arrivent enfin deux heures plus tard sous la forme du destroyer USS *Hobby*. Les rescapés ont la surprise de retrouver à son bord le *Lieutenant* Wilson, qui avait été récupéré sur l'île où il avait capoté, « qu'il n'a quittée qu'à grands regrets en raison du traitement royal que lui ont réservé les indigènes ».

Sur les 23 F4U-1 ayant décollé de Betio, un seul a réussi à gagner Funafuti, les 22 autres ayant été perdus corps et biens, entraînant la disparition de six pilotes – un désastre majeur pour l'US Marine Corps.

LE TOURNANT DES MARSHALL

Le 19 février 1944, la VMF-422 est reconstituée à Engebi (atoll d'Eniwetok, îles Marshall), où elle reçoit le renfort de nouveaux arrivants, ainsi qu'un nouveau commandant, le *Major* E. A. Wrenn. C'est loin d'être le paradis sur terre :

« Les nouveaux ne s'attendaient à pas à être confrontés au spectacle que leur offrait cette île qui venait tout juste d'être conquise. Des cadavres de soldats ennemis étaient éparpillés à perte de vue dans des poses grotesques. De nombreux engins qui n'avaient pas explosé, allant de la simple grenade à l'obus de marine de 350, couvraient le champ de bataille. Partout des armes et du matériel ennemis, mais aussi des Marines, jonchaient le sol labouré d'Engebi. [...] En fait, aucun abri, aussi bien protégé était-il, ne pouvait vraiment préserver les hommes des morsures du soleil et d'une poussière abrasive. Ceux à la peau mate s'en tiraient mieux que ceux à la peau claire, qui souffraient de cloques aggravées par le sel, les bains de mer étant le seul moyen alors disponible pour se laver. Les vétérans de Guadalcanal admirent qu'ils n'avaient rien connu de pire. »

Le lendemain s'installe l'état-major du MAG-22 (*Marine Aircraft Group*) sous les ordres du *Lieutenant Colonel* James M. Daly, puis, la semaine suivante, la VMF-113 (*Major* L. D. Everton) arrive droit de Kwajalein. Ce même 27 février, huit F4U-2 de la VMF(N)-532 sont transférés de Roi. Le MAG-22 est chargé de protéger les débarquements qui doivent avoir lieu à Wotje, Maloelap, Milli et Jaluit (Marshall orientales). Il sera aidé dans cette tâche par d'autres unités du 4th MBDAW (*Marine Base Defense Aircraft Wing*) de l'USMC [11] et de l'US Navy basées dans les environs, ainsi que par celles de la 7th *Air Force* de l'USAAF. En face, la Marine impériale n'a que très peu d'avions à opposer à une telle armada.

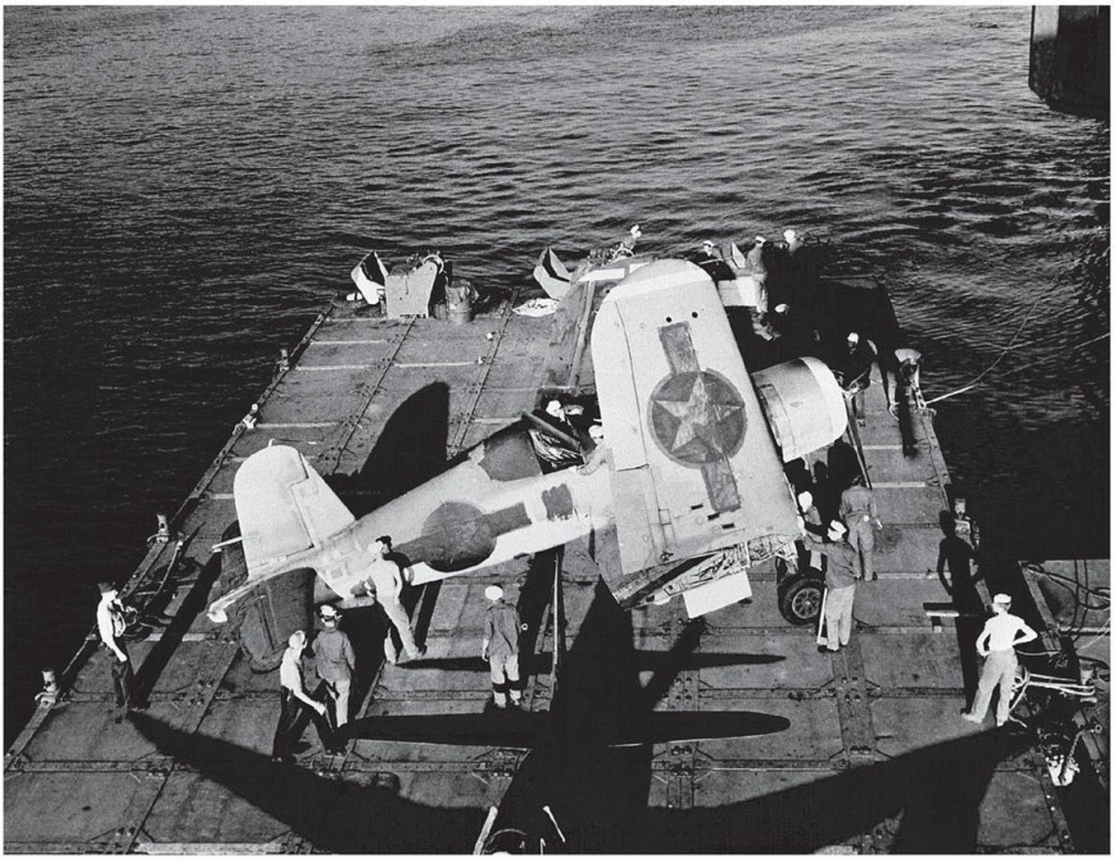
Le 26 mars, la VMF-113 provoque une dernière fois la chasse japonaise basée à Ponape, l'obligeant à monter au combat. Elle revendique les huit seules victoires dont elle sera créditée dans le secteur (le *1st Lieutenant* Joe V. Schellack se distinguant avec 2,5 « Zeke ») – sans perte.

À l'exception d'une interception ponctuelle (13 juin), ce sera le dernier combat diurne des VMF contre des formations japonaises avant le... 8 décembre 1944, la faute en incombant à la Marine impériale qui a déserté les cieux des Marshall. Mais aussi au *Joint Chief of Staff* (l'état-major combiné, comprenant l'Armée, l'Air Force et la Navy), qui cantonne l'USMC dans le secteur pour des combats d'arrière-garde, sans aucune portée stratégique, contre des places fortes qu'il a jugées indignes d'intérêt. Une guerre de sans-grade pour réserver tous les lauriers à l'US Navy dans sa guerre de mouvement. Mais comme le disent les Américains : « c'est un sale boulot, mais quelqu'un doit le faire. » Le 16 juin 1944, le théâtre d'opérations du Pacifique Sud est transféré au commandant de la zone du Pacifique Sud-Ouest (SWPA), marquant ainsi de manière officielle la disparition de toute menace japonaise sur les Salomon et les Bismarck.

En mars 1944, il est décidé d'utiliser les F4U-1D et FG-1D de l'USMC comme chasseurs-bombardiers sur une large échelle. En mai, les Corsair larguent 431 tonnes de bombes et tirent 722 000 projectiles de 12,7 mm dans ce type de mission. En juillet, les versions antérieures du Corsair sont toutes équipées de râteliers à bombes et prennent part à des missions de bombardement horizontal ou en piqué. En août, les F4U/FG surclassent les SBD, avec un total de 650 tonnes contre 546 !

[11] Comprenant les VF-111 et 441 à Tutuila, 224 à Funafuti et 311 à Wallis.

▶ Un F4U-1D de la VMF-111 à Majuro (îles Marshall), en juin 1945. On distingue très bien le râtelier Brewster avec lequel les pilotes pouvaient larguer leur bombe en piqué à 85° sans risque pour l'hélice, même s'ils étaient nombreux à toujours avoir une certaine appréhension. (Naval Aviation Museum)



◀ Retour au pays d'un vétéran de la VF-17, débarqué de l'USS *Bismarck Sea* (CVE-95) à San Diego, en août 1944. Rares furent les avions renvoyés au pays, car la politique de l'US Navy consistait à ne pas encombrer inutilement les porte-avions quand ils rentraient pour réparation ou radoubage, surtout avec des avions usés jusqu'à la corde et d'un modèle ancien. La plupart du temps, ils étaient radiés sur place ou balancés à la mer. (Naval Aviation Museum)

[12] En référence au col de cuir amovible de l'uniforme des premiers Marines (1798), destiné à parer les coups de sabre sur la nuque. Il leur donnait l'allure « d'oies cherchant s'il va pleuvoir » et gênait les mouvements du cou pour viser avec leur mousqueton.

Même si la chasse nippone a abandonné toute velléité dans le secteur, ce n'est pas pour autant un « milk run » pour les Corsair, comme l'explique le *Captain* C. C. Beach du 4th MBDAW dans un mémo à sa hiérarchie :

« Toutefois, tout ceci n'est pas un jeu sans danger. Les garnisons japs ont encore assez d'armes antiaériennes et suffisamment de munitions pour accueillir chaudement les aviateurs des Marines à chaque fois qu'ils se présentent. En effet, les Japonais ont eu un tel entraînement à la DCA que ceux qui restent dans les Marshall et les Gilbert sont certainement les artilleurs antiaériens les plus performants au monde. Beaucoup d'avions des Marines ont été abattus et beaucoup de pilotes ont été tués. Ceux qui ont pu rentrer après avoir été touchés montrent que la majorité des impacts se situent en plein centre des avions. Une telle régularité dans la précision du tir, répétée à de si nombreuses reprises, ne peut en aucun cas être le fruit du hasard. »

Cependant, en dehors de servir de cibles mouvantes pour que les artilleurs japonais puissent s'entraîner à balles réelles, les Corsair expérimentent aussi d'autres méthodes et d'autres armes pour en venir à bout. Le 22 avril, le *Major* Everton prend la tête d'une section de trois F4U de la VMF-113 pour un raid à longue distance. Ils frappent l'atoll d'Ujelang et rentrent après être restés 9 heures et 40 minutes en l'air ! Une autre sortie du même genre est menée en octobre par le 4th MBDAW et qui met la barre un peu plus haut :

« L'événement du mois se situe le 5, quand des Corsair du *Fourth Marine Base Defense Wing* ont bombardé l'île de Ponape – établissant un nouveau record de distance pour un raid de chasseurs-bombardiers dans le Pacifique. Après la réalisation de ce raid et le retour des avions de leur trajet aller et retour de 1 200 km sans perte ni même la moindre égratignure, cette mission a été considérée comme la plus longue jamais entreprise par de tels appareils avec une charge de bombes normale. À la fin du mois, ce type de mission est devenu une simple routine. »

Le 28 octobre, 17 Corsair de la VMF-224 et 21 de la VMF-441 utilisent une nouvelle arme : des bidons de napalm qu'ils larguent sur l'île d'Emidj (atoll de Jaluit). Le résultat est jugé « prometteur ». Si prometteur que, fin janvier 1945, toute mission ne justifiant ni la mise en danger des équipages ni les dépenses en carburant et bombes est proscrite.

TRAVERSÉE DU DÉSERT

Entre le 7 mars 1944, date à laquelle la VF-17 est retirée des opérations, et le 10 février 1945, quand l'USS *Bunker Hill* appareille d'Ulithi pour appuyer les débarquements sur Iwo Jima avec la VF-84 à son bord, le F4U Corsair est rayé de l'inventaire des unités opérationnelles de l'US Navy. Le 27 mars 1944 marque pratiquement la fin du Corsair en tant que chasseur de supériorité aérienne. D'ailleurs, entre le 27 mars et le 8 décembre 1944, l'USMC n'est crédité que de… 8 victoires, dont 7 de nuit ! Relégué à la neutralisation d'atolls contournés par les Alliés et pas encore toléré sur les ponts des porte-avions de l'US Navy, le Corsair est tenu à l'écart des grandes batailles aéronavales au large des Mariannes (19-20 juin) et des Philippines (23-26 octobre), qui consacrent la gloire du F6F Hellcat et de ses pilotes. Quand ceux de l'USMC retourneront dans des zones plus agitées et quand ceux de l'US Navy auront enfin gagné leur « qualif », il ne restera plus assez d'avions japonais à se mettre sous la dent.

En revanche, Navy et Marines tiennent « le » chasseur-bombardier idéal : robuste, puissant, doté d'une bonne allonge et d'une excellente capacité d'emport de charges diverses. Dès lors, le destin du Corsair est tout tracé ; il le conduira jusqu'en Corée, cinq ans plus tard, guerre à laquelle il participera de bout en bout.

LA RECONQUÊTE

Troisième acte

DES PHILIPPINES À OKINAWA

Le 20 octobre 1944, Douglas MacArthur tient sa promesse et foule le sable de Red Beach, sur l'île de Leyte aux Philippines. À partir du 3 décembre, les appareils du MAG-12 se posent à Tacloban. C'est le grand retour des « Leathernecks » [12] en première ligne.

Le 5, pour sa première sortie, la VMF-115 permet aux Corsair de l'USMC d'en découdre à nouveau avec l'aviation japonaise, mais c'est la VMF-313 qui remporte les deux premières victoires sûres (deux « Oscar »), trois jours plus tard.

▲ Décollage de trois F4U-1D de la VMO-155 à Majuro (îles Marshall), en juin 1945. Cette escadrille, à l'origine VMSB-155, avait été créée fin 1942 sur SBC et J2F-5 ! Rééquipée en F4F-3P, elle sera la première unité de l'USMC à opérer depuis un porte-avions lors de l'invasion d'Attu, aux Aléoutiennes, en avril 1943. Elle comptera dans ses rangs une future célébrité en la personne de l'astronaute John H. Glenn Jr, qui effectuera 59 missions de guerre sur Corsair. En janvier 1945, elle sera rebaptisée VMF-155.

La grande journée des Corsair aux Philippines se situe le 11 décembre, quand l'ensemble des unités du MAG-12 revendique 19 victoires, pour la perte de 6 avions et de 3 pilotes, dont un à la suite d'une collision en plein vol avec un « Zero ». Le *Major* Theodore E. Olsen, commandant la 313, rentre avec une victoire, mais son FG-1 (14436) a été sérieusement « poivré » par la DCA, puisque les mécanos dénombreront plus de 300 trous !

L'invasion de Mindoro, le 13 décembre, se déroule sans opposition aérienne, mais pas sans perte. Pressés par le temps, les mécanos de la 313 n'ont pu que rafistoler sommairement le taxi de leur patron. Au-dessus des plages de débarquement, son FG-1 rend l'âme. Olsen saute, mais se tue quand sa tête vient heurter l'empennage horizontal. Un second FG-1 est abattu par la DCA.

Quelques combats épars permettent au MAG-12 de revendiquer 11 nouvelles victoires avant la fin de l'année. Cependant, les pilotes se consolent en découvrant un nouveau sport qui va faire fureur : la chasse aux locomotives ! Quarante ans plus tard, John Dalton, alors *2nd Lieutenant* à la VMF-218, en jubilait encore :

« Ça, c'était vraiment fun ! On suivait les voies ferrées et, quand on repérait un convoi, on faisait un large crochet pour le prendre perpendiculairement. Alors, on déboulait pleins gaz au ras des pâquerettes, sautant les bosquets et les obstacles au dernier moment et on fonçait droit sur la loco. Ah ! bon sang… chaque impact de 0.5 était marqué par une envolée de vapeur, jusqu'à ce que la loco disparaisse dans un nuage blanc. Quand vous étiez jeune sous-lieutenant et ailier, vous deviez passer derrière votre leader et traverser le nuage de vapeur et les débris. C'était à peu près le seul danger qui nous menaçait, parce que les trains japs n'étaient pas défendus par de la DCA. À ma connaissance, on n'a perdu aucun pilote. On s'est bien marré un moment, puis les Japs ont appris à ne plus faire circuler leurs trains que la nuit. Mais ce n'étaient pas les cibles qui manquaient par ailleurs, véhicules, campements, dépôts de munitions et de carburant… »

À la mi-janvier 1945, la moitié des 160 locomotives recensées aux Philippines en 1941 avaient été détruites. Dans le courant de l'année 1945, les unités de Corsair de l'USMC sont divisées en trois groupes : celles qui vont embarquer sur des porte-avions, celles qui vont suivre la progression vers le nord en demeurant basées à terre et celles qui resteront sur des théâtres devenus secondaires.

Avec l'invasion d'Okinawa et la vague d'attaques Kamikaze qu'elle déclenche, il y a encore quelques belles opportunités pour certaines unités de se tailler un palmarès confortable. C'est incontestablement le cas de la VMF-323 du *Major* George C. Axtell Jr, qui va revendiquer 124,5 victoires et consacrer pas moins de neuf as !

Elle s'installe à Kadena le 9 avril, un terrain loin d'être idéal, comme la plupart de ceux du Pacifique :

« Les missions depuis Kadena étaient pour le moins difficiles. La faible longueur de la piste, seulement 800 m de disponibles, rendait les décollages et les atterrissages hasardeux. Surtout les décollages, parce que les Corsair s'envolaient avec leur armement complet, comprenant huit roquettes, deux bombes de 250 kg et deux bidons de napalm en plus de la totalité des munitions pour les mitrailleuses. »

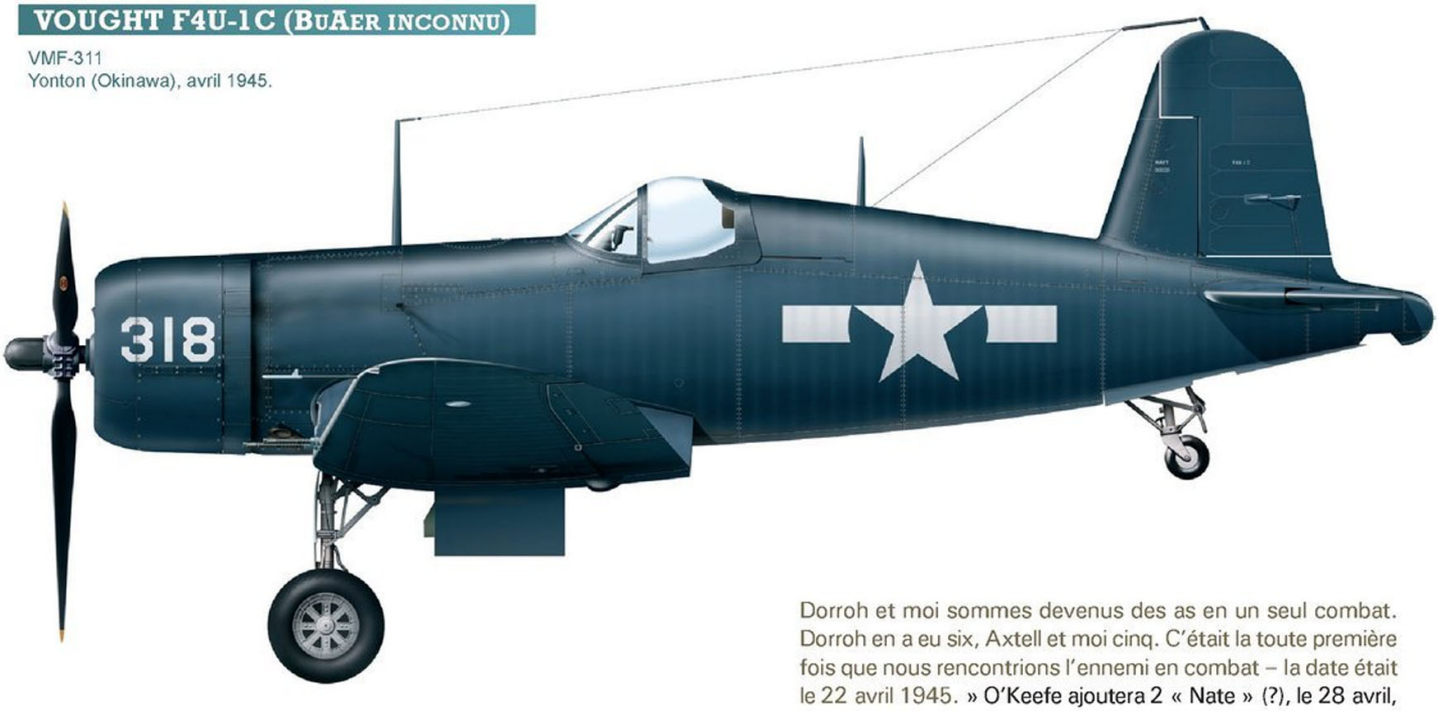
Elle revendique 16 victoires entre le 12 et le 16 avril, mais la journée du 22 avril est sans nul doute le « field day » [13] de ceux qui se font appeler les « Death Rattlers ». Après six sorties sans grand relief, huit F4U-1D décollent sous les ordres d'Axtell à 15h00. Alors que la mission tire à sa fin, Axtell reçoit l'ordre de grimper à 8 000 m pour intercepter une formation d'avions japonais. Mais, aussitôt, l'apparition d'avions ennemis volant plus bas contraint les Corsair à piquer.

[13] Le grand jour, le jour de gloire…

▶ Le 7 avril 1945, les F4U-1C de la VMF-311 sont catapultés depuis le pont de l'USS *Breton* (CVE-23) pour rejoindre leur terrain d'opérations sur Okinawa. À cette occasion, l'irruption d'un Kamikaze permet à cette escadrille de revendiquer la première de ses 71 victoires. Le Corsair qui se prépare à être arrimé à la catapulte est un F4U-1D de la VMF-224.

VOUGHT F4U-1C (BuAer inconnu)

VMF-311
Yonton (Okinawa), avril 1945.



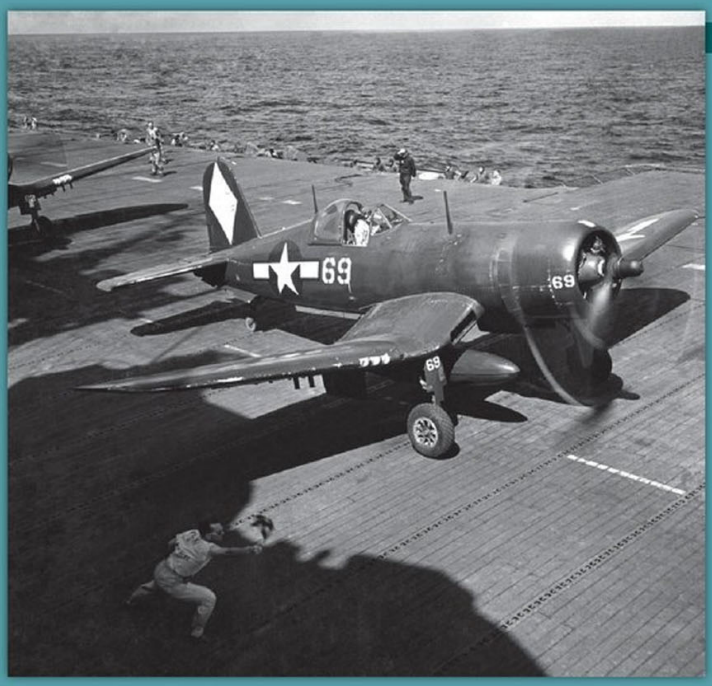
Ils fondent sur un groupe d'une trentaine de « Val » arrivant à 1 500 m pour une mission-suicide. En moins d'une demi-heure, trois des jeunes pilotes de la *Fighting* 323 deviennent « as » ! D'abord le chef d'escadrille, qui revendique 5 « Val » sûrs, mais aussi le *1st Lieutenant* Jeremiah J. O'Keefe, qui fait aussi bien, et surtout le *Major* Jefferson D. Dorroh, qui est crédité de 6 victoires, le plus gros score d'un pilote de l'USMC en un seul combat depuis les 7 attribuées à Swett deux ans plus tôt. La VMF-323 reçoit l'homologation de 25,75 victoires.

Cette journée a marqué à tout jamais Jerry O'Keefe : « Nous avons été envoyés dans le Sud Pacifique après quelques semaines à Hawaii, où nous n'avons pas beaucoup participé à l'effort de guerre, jusqu'à ce que nous arrivions à Okinawa à Pâques 1945. J'avais alors 21 ans [il est né le 12 juillet 1923] et notre commandant, le Maj Axtell 22 ou 23 [en fait 30]. Je crois que je suis devenu l'un des plus jeunes as à cette époque. Axtell, notre XO [*Executive Officer*] Jefferson D. Dorroh et moi sommes devenus des as en un seul combat. Dorroh en a eu six, Axtell et moi cinq. C'était la toute première fois que nous rencontrions l'ennemi en combat – la date était le 22 avril 1945. » O'Keefe ajoutera 2 « Nate » (?), le 28 avril, et Axtell un « Nate », lui aussi à la même date.

Le 7 avril, pour rejoindre leur terrain d'affectation, Yonton sur Okinawa, les F4U-1C de la VMF-311 et les F4U-1D des VMF-224 et 441 (formant le MAG-31) sont catapultés depuis les USS *Breton* (CVE-23) et *Sitkoh Bay* (CVE-86). À ce moment se présente à basse altitude un avion-suicide sous la forme d'un « Frances ». Aussitôt, plusieurs pilotes de la VMF-311 le prennent en chasse. Plombé d'obus de 20 mm, un moteur en feu, il continue néanmoins à foncer sur le *Sitkoh Bay*, mais, à 50 m de sa cible, son aile droite se détache et il percute la mer dans une gerbe d'écume. Pour les *Captain* Ralph G. McCormick et *1st Lieutenant* John J. Doherty, qui se partagent la victoire, ce n'est qu'un avant-goût de ce qui les attend à Okinawa. La VMF-311 *Hell's Belles* s'y distinguera en revendiquant 71 victoires, consacrant trois « as », dont son commandant, le *Major* Michael R. Yunck, grâce à un doublé contre des « Tony », le 2 juillet à 10h15.

Les trois dernières victoires des unités de Corsair basées à terre sont revendiquées par la VMF-224 au large de Kyûshû, le 2 juillet 1945 à 10h45, le *Captain* Joseph P. Lynch profitant de l'aubaine pour devenir le dernier « as » de l'USMC grâce à un doublé contre des « George ». ■

AFFECTATION DES UNITÉS DE CORSAIR DE L'USMC POUR L'ANNÉE 1945



UNITÉS EMBARQUÉES

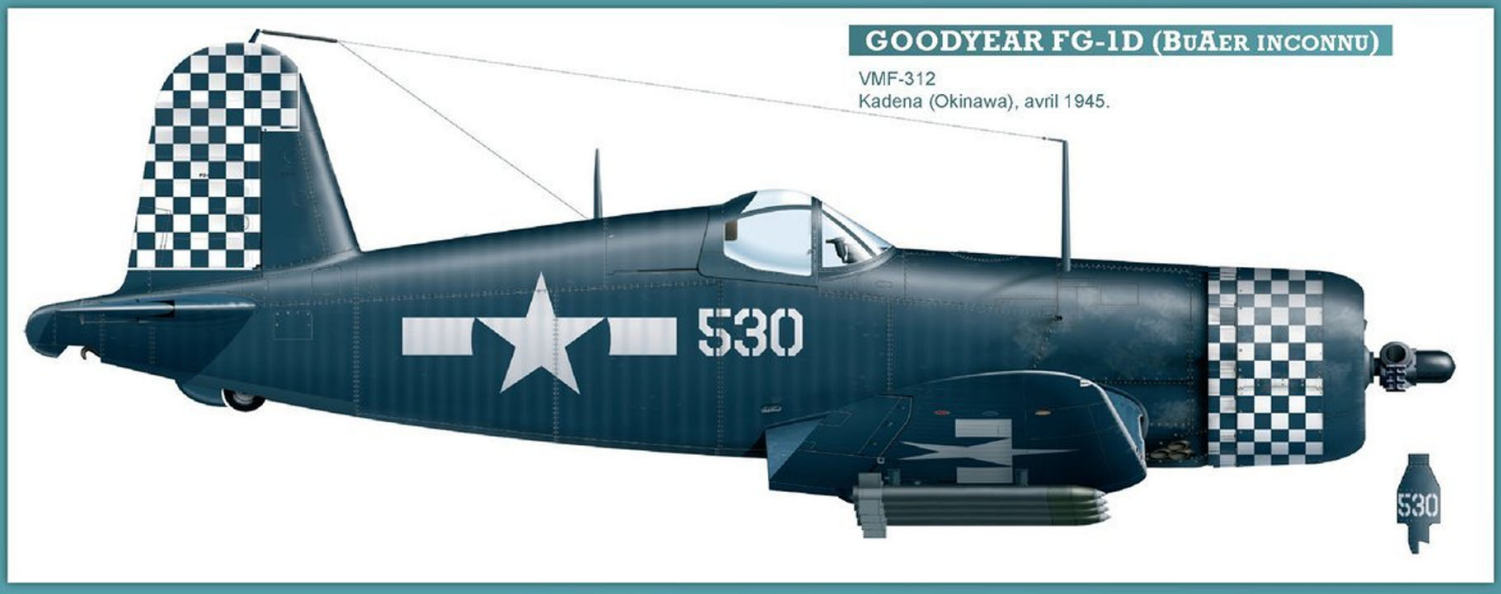
VMF 112 : USS *Bennington* (CV-20) du 03.12.44 au 17.06.45 – retirée des opérations en juillet.
VMF-123 : USS *Bennington* (CV-20) du 31.12.44 au 16.06.45 – retirée des opérations en juillet.
VMF-124 : USS *Essex* (CV-9) du 28.12.44 au 24.03.45 – retirée des opérations en avril.
VMF-213 : USS *Essex* (CV-9) du 28.12.44 au 24.03.45 – retirée des opérations en avril.
VMF-214 : USS *Franklin* (CV-13) du 04.02.45 au 19.03.45 – retirée des opérations le jour même.
VMF-216 : USS *Wasp* (CV-18) du 05.02.45 au 26.03.45 – retirée des opérations le jour même.
VMF-217 : USS *Wasp* (CV-18) du 03.02.45 au 26.03.45 – retirée des opérations le jour même.
VMF-221 : USS *Bunker Hill* (CV-17) de 12.44 au 11.05.45 – retirée des opérations en mai.
VMF-351 : USS *Cape Gloucester* (CVE-109) de 04.45 à 08.45.
VMF-451 : USS *Bunker Hill* (CV-17) de 12.44 au 11.05.45 – retirée des opérations en mai.
VMF-452 : USS *Franklin* (CV-13) du 04.02.45 au 19.03.45 – retirée des opérations le jour même.
VMF-511 : USS *Block Island* (CVE-106) du 20.03.45 à la fin de la guerre.
VMF-512 : USS *Gilbert Islands* (CV-107) du 17.03.45 à la fin de la guerre.
VMF-513 : USS *Vella Gulf* (CVE-111), du 17.06.45 à 07.45, Saipan (07.45), Okinawa (08.45).

◀ Un F4U-1D de la VMF-214 attend le signal pour décoller du pont de l'USS *Franklin* (CV-13), en mars 1945. Cette escadrille formait le CVG-15 (*Carrier Group*) avec les VMF-452 et VF-5, dont le tour d'opérations fut brutalement interrompu par un Kamikaze, le 19 du mois. Le personnel de ces trois escadrilles sera rapatrié aux USA.

UNITÉS TERRESTRES APPUYANT LA PROGRESSION VERS LE JAPON

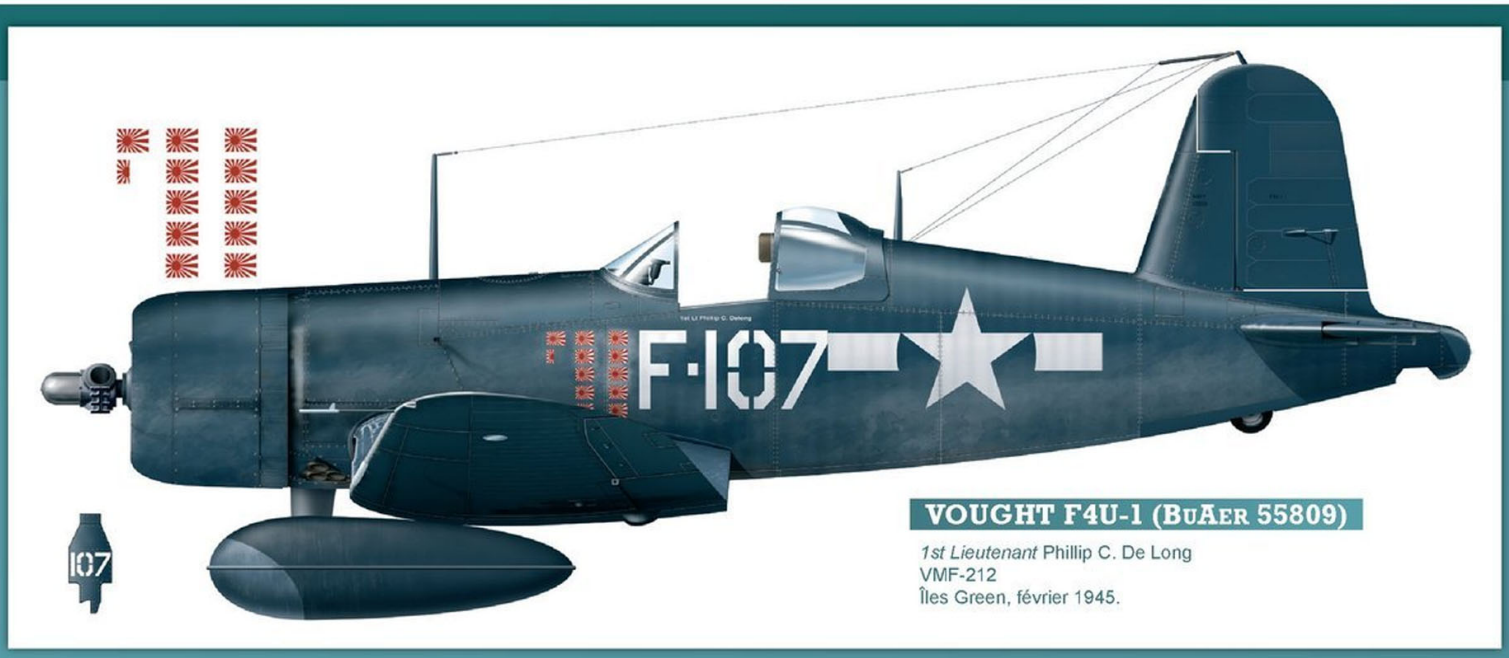
VMF 113 : Engebi, Majuro (04.45), Engebi (05.45), Ie Shima (24.05.45).
VMF-212 : Torokina, Îles Green (02.45), Samar (03.45), Okinawa (06.45).
VMF-222 : Îles Green, Samar (03.45), Okinawa (22.05.45).
VMF-223 : Torokina, Samar (03.45), Okinawa (06.45).
VMF-224 : Roi, Okinawa (07.04.45).
VMF-311 : Roi, Okinawa (07.04.45).
VMF-312 : Espiritu Santo, Okinawa (09.04.45).
VMF-314 : Midway, Guam (04.45), Ie Shima (24.05.45).
VMF-322 : Espiritu Santo, Okinawa (09.04.45).
VMF-323 : Espiritu Santo, Okinawa (02.04.45).
VMF-422 : Engebi, Ie Shima (05.45).
VMF-441 : Roi, Okinawa (07.04.45).

▶ Un F4U-1C à Okinawa. Ce modèle, produit à 200 exemplaires, a été affecté aux VMF-311, 314, 322 et 441, mais pas forcément à toutes en même temps. Les escadrilles d'états-majors en ont aussi reçu quelques-uns.



GOODYEAR FG-1D (BuAer inconnu)

VMF-312
Kadena (Okinawa), avril 1945.



VOUGHT F4U-1 (BuAer 55809)

1st Lieutenant Phillip C. De Long
VMF-212
Îles Green, février 1945.

GOODYEAR FG-1A (BuAer 14056)

1st Lieutenant Richard S. Rash
VMF-114
Peleliu, mars 1945.

UNITÉS TERRESTRES DEMEURÉES SUR DES THÉÂTRES SECONDAIRES

VMF-111 : Roi, Eniwetok (02.45), dét. à Roi et Majuro (06.45), Engebi (07.45).
VMF-114 : Peleliu, dét. à Ulithi – retirée des opérations le 01.06.45.
VMF-115 : Philippines.
VMF-121 : Peleliu, dét. à Ulithi (07-08.45).
VMF-122 : Peleliu.
VMF-155 : Roi, Kwajalein (03.45), dét. à Roi et Majuro (05-08.45).
VMF-211 : Philippines.
VMF-218 : Philippines.
VMF-225 : Guam – retirée des opérations le 12.05.45.
VMBF-231 : Majuro – transformée sur SB2C en 03.45.
VMF-251 : Torokina, Samar (03.45) – dissoute le 01.06.45.
VMF-313 : Philippines – dissoute le 01.06.45.
VMF-321 : Guam
VMF-324 : Midway
VMBF-331 : Majuro – transformée sur SB2C en 03.45.

NB : Ne sont pas incluses les unités en formation ou à l'entraînement à Hawaii et aux États-Unis.

▲ Ateliers d'entretien et de réparations des F4U-1D du MAG-13 (VMBF-231 et 331) à Majuro (Marshall), début 1945. Ces deux unités, anciennement classées en VMSB, abandonnent leurs SBD-5 pour des F4U-1D en novembre 1944. Redevenues VMSB en mars 1945, elles sont transformées sur SB2C-4. (Photo Robert A. Tekulve)

3 Moutons noirs & Têtes brûlées

« Pendant la Seconde Guerre mondiale, le commandant du corps des Marines Greg "Pappy" Boyington était à la tête d'une escadrille de pilotes de chasse. Celle-ci était composée de marginaux et d'aventuriers qui devinrent les terreurs du Pacifique. On les appelait les Têtes brûlées… »

Parfois il arrive que la réalité dépasse la fiction… Bienvenue à Vella Lavella !

Le 3 septembre 1943, six F4U-1 en piteux état et un R4D du SCAT (*South Pacific Air Transport*) se posent sur la piste d'Espiritu Santo. La VMF-214 des *Swashbucklers* (spadassins) vient de terminer son deuxième tour d'opérations sur les îles Russell et à Munda de manière quelque peu prématurée. Il n'aura duré que six semaines, en grande partie en raison de l'incompétence de son nouveau chef qui a pris le commandement de l'escadrille après la mort de son prédécesseur au combat.

Tandis que les pilotes attendent avec une impatience non dissimulée d'aller passer un peu de bon temps à Sydney avant de repartir au combat, l'état-major du MAG-11 (*Marine Aircraft Group*) a d'autres projets pour l'escadrille.

En effet, l'*Admiral* William F. Halsey a planifié pour le 18 du mois un débarquement à Vella Lavella, première étape avant la prise de Bougainville. Il a besoin d'une couverture aérienne musclée, or, cette période est celle des rotations, certaines unités repartant aux États-Unis, d'autres étant attendues, laissant un déficit temporaire en escadrilles de chasse constituées.

Les pilotes de la VMF-214, qui font la fête à Turtle Bay en attendant d'embarquer pour l'Australie, ne sauront jamais qui a fait glisser subrepticement leurs noms de la liste du personnel navigant à celle du personnel technique, tandis qu'une trentaine de noms nouveaux étaient inscrits à la place des leurs. Ainsi disparaît de manière insidieuse, presque mystérieuse, la VMF-214 des *Swashbucklers*.

GREGORY HALLENBECK

Et c'est là qu'apparaît un personnage qui va jouer un rôle central dans la suite des événements : Gregory Boyington. Sa vie est à elle seule un vrai roman. Son autobiographie [1] et ses biographies mêlent fiction et réalité d'une manière si inextricable qu'il est bien difficile de faire la part des choses et c'est sans doute ce qui rend le personnage aussi intéressant, voire attachant. Pour mieux comprendre l'histoire de la création de la VMF-214 des *Black Sheeps* et ses relations parfois orageuses avec le MAG-11, il est nécessaire de s'attarder un moment sur l'histoire personnelle de Gregory Boyington.

Le 4 décembre 1912, dans un trou de l'Idaho du nom de Cœur d'Alene, vient au monde un enfant mâle du nom de Gregory Hallenbeck. Son premier baptême de l'air se déroule alors qu'il n'a que sept ans et sa vocation est dès lors toute tracée. Il décroche un diplôme d'ingénieur en aéronautique à l'Université de Washington en 1934. Il y brille aussi par ses talents de lutteur dans la catégorie des poids moyens. Il entre comme dessinateur chez Boeing et se marie le 29 juillet 1934 avec Helene Clark qu'il fréquente depuis l'Université.

CURTISS H-81-A-2 (P-8182)

Vice-Squadron Leaders Frank Schiel et Gregory Boyington
1st *Pursuit Squadron* ADAM AND EVE, *American Volunteer Group*
Rangoon (Birmanie), mars 1942.

Quelques mois plus tard, il est attiré par une campagne de recrutement de l'US Navy, mais il y a un os... les postulants doivent être célibataires et le rester. La raison en est simple : le budget assez serré de la Marine ne lui permet pas d'entretenir un ménage. Néanmoins, Greg (il me permettra cette familiarité) décide de tenter le coup. Il se rend dans sa ville natale pour obtenir un certificat de naissance que l'employé municipal est bien en peine de lui délivrer. Aucune naissance au nom de Gregory Hallenbeck n'a été déclarée !

Sa mère lui révèle alors qu'il est né d'un premier mariage avec un dentiste du nom de Charles B. Boyington et qu'elle s'est remariée quand il avait trois ans. Aussi pénible soit-elle, cette révélation est une véritable bénédiction pour Gregory Boyington : il peut se présenter à l'examen d'entrée en tant que célibataire – ce qu'il fait le 15 mai 1935, soit neuf jours après la naissance de son premier enfant !

Reçu en février 1936, il commence son instruction de pilote à Pensacola. Il s'y découvre une autre passion que l'aviation, la boisson. Mais, Greg a le « vin mauvais » et les beuveries, quand elles se déroulent à l'extérieur, dégénèrent souvent en bagarres générales.

TRIBULATIONS EN CHINE

Malgré ce vilain défaut qui le suivra toute sa vie, Greg est un « pilote-né ». Breveté en mars 1937, il est l'un des rares cadets de sa promotion à décrocher le grade d'officier à sa sortie. Cependant, un *Second Lieutenant* de l'US Marine Corps est astreint à une période probatoire de deux ans, pendant lesquels sa solde est minime. C'est une période difficile qui débute pour Greg, contraint de pourvoir aux besoins de son ménage, qui s'agrandit de deux unités en 1938 et en 1940, mais aussi de payer de ses deniers ses uniformes et... ses tournées dans les bars. Il commence à s'enfoncer dans la spirale du crédit. Quand, promu au grade de *First Lieutenant*, il est nommé instructeur à Pensacola, en 1940, sa réputation de picoleur l'a précédé et les factures impayées ne tardent pas à le rattraper. Ses créanciers s'étant directement plaints à l'état-major, son commandant place ses finances sous surveillance et exige un rapport écrit sur ses dépenses tous les mois. C'est une situation à la fois embarrassante et néfaste à sa carrière.

Une chance exceptionnelle s'offre à lui un beau soir de l'été 1941, alors qu'il s'installe au bar d'un grand hôtel de Pensacola. Quelqu'un lui glisse à l'oreille qu'à l'étage, un type recrute des pilotes pour le gouvernement chinois qui se bat contre les Japonais. Deux choses retiennent son attention : la solde est double de celle des Marines et le gouvernement offre un bonus de $ 500 pour tout avion japonais détruit, en l'air ou au sol. C'est une proposition alléchante qui mettrait fin à ses ennuis financiers, mais Greg hésite. S'il accepte, il sera contraint de démissionner de l'Armée et d'abandonner un statut d'officier si difficile à obtenir. Le recruteur affirme que le gouvernement américain soutient secrètement cette initiative et qu'il est assuré de réintégrer le corps des Marines avec le même grade à son retour.

L'argument porte ses fruits, car le 26 août 1941, Greg démissionne des Marines et est engagé le lendemain par la CAMCO (Central Aircraft Manufacturing Company), une société écran qui gère le programme des pilotes de l'*American Volunteer Group* (AVG) commandé par Claire L. Chennault. Muni d'un passeport de missionnaire, Greg arrive à Rangoon avec le deuxième contingent, le 15 septembre. Mais Greg n'a rien d'un missionnaire, comme le rapporte Olga Greenlaw, l'une des trois femmes de l'AVG :

« Parmi les nouveaux pilotes attendus figurait un capitaine [*sic*] des Marines, un dénommé Boyington, qui, selon les rumeurs, était un dur à cuire, brutal, colérique, qui volait comme un aigle et n'avait jamais été battu en combat tournoyant. Pour quelle raison, se demandaient les jeunes, ce vieux schnoque, qui approchait l'âge vénérable de trente ans, était sorti de son trou à rats ?

Des F4U-1 de la VMF-214 se préparent pour la première mission de couverture des débarquements des Marines à Bougainville, le 1er novembre 1943. L'unité était basée sur la piste improvisée de Barakoma Field (Vella Lavella, îles Salomon septentrionales), gagnée sur la jungle par les Sea Bees en un temps record. (Toutes les photos proviennent du fonds de la NARA, courtoisie Mike Furline)

[1] *Baa Baa Black Sheep* – G. Boyington – Putnam,1958.

Greg Boyington, à droite, sur le perron d'un endroit qu'il allait beaucoup fréquenter : le Silver Grill où les aviateurs de l'AVG venaient boire et se détendre.

Les galons dans le corps des Marines n'étaient pas faciles à décrocher et ils représentaient quelque chose, alors pourquoi un type intelligent y avait renoncé ? Il y avait un truc qui clochait quelque part. Les Marines l'avaient-ils viré, avait-il des problèmes de fric, fuyait-il quelque chose...? Les gars lui avaient collé deux prises [2] sans même l'avoir vu ».

Lors de son premier vol sur P-40, il rate son atterrissage, endommage une aile (la version qu'il donne dans son autobiographie est très différente) et est accueilli par les autres pilotes avec des sourires en coin et des remarques ironiques. Leurs relations démarrent sur le mauvais pied et Greg ne fait rien pour les améliorer : « Ma philosophie était qu'ils me craignent; comme ça, ils ne venaient pas m'importuner quand je n'étais pas capable de me défendre. Ils me fichaient la paix quand je déambulais rond comme une queue de pelle. »

CHASSEUR DE PRIME

Il y en a pourtant au moins une qui ne le craint pas, c'est sa femme – ou plutôt son ex, car elle obtient le divorce aux torts de son époux début novembre. Ainsi qu'une pension alimentaire qui le saigne à blanc.

Pendant que l'entraînement de l'AVG se poursuit, le 7 décembre 1941, les États-Unis se retrouvent en état de guerre contre le Japon. Le premier combat aérien se déroule le 20 décembre, mais Greg est poursuivi par la malchance. Victime d'un accident au retour d'une sortie, il est blessé aux deux genoux. Puis, fin saoul, il fait une chute de dix mètres de hauteur lors d'une alerte nocturne, ce qui n'améliore en rien son état de santé. Le voilà réduit aux vols de réception des P-40 réparés.

Promu *Vice-Squadron Leader* de l'escadrille ADAM AND EVE début mars 1942, il va quand même voir un peu d'action et en profiter pour récolter les primes qu'il était venu chercher. Il revendique ainsi deux chasseurs de type I-197 en combat le 6 février 1942 et 2,5 bombardiers au sol le 24 mars. En fait, le gouvernement chinois ne le paye que pour deux victoires en combat et une et demie au sol. Nous y reviendrons.

Déprimé, désabusé, Greg n'a plus qu'une idée en tête : rentrer. Il quitte Rangoon et s'embarque à Delhi sur un paquebot à destination de New York. Chennault, qui n'apprécie pas son attitude en temps de guerre, lui signifie son renvoi pour manquement à l'honneur (*dishonorable discharge*).

Greg s'installe à Seattle dans l'attente d'une nouvelle affectation dans le corps des Marines. Il obtient la garde de ses trois enfants à la suite d'une curieuse volte-face dont la justice américaine a le secret. Pour nourrir trois bouches supplémentaires, il trouve un job dans un parking. Deux mois plus tard, ses enfants retournent vivre avec leur mère. Greg sombre alors dans la dépression et l'alcool. Un soir, après avoir liquidé une bouteille de bourbon, il envoie un télégramme de trois pages à l'attention de James Forrestal, sous-secrétaire d'État à la Marine, dans lequel il explique qu'il ne comprend pas que les Marines ne peuvent lui trouver une affectation au front, lui « un as aux six victoires ».

On ne saura jamais dans les mains de qui ce télégramme a atterri, Forrestal ou son patron, Frank Knox, mais, quoi qu'il en soit, il produit un effet immédiat : le 29 septembre 1942, Greg reçoit une lettre lui signifiant sa réintégration dans les Marine Corps Reserves avec le grade de *First Lieutenant*. Il gagne alors San Diego et, avant de partir au front, il est promu *Major* en date du 24 novembre.

Le palmarès de Greg a donc été officiellement entériné sur la seule foi d'un télégramme de la Western Union, sans la moindre vérification auprès des anciens de l'AVG – il est vrai sans doute difficiles à joindre, dans la mesure où la plupart sont restés en Chine et ont rejoint l'USAAF après la dissolution des *Flying Tigers*. En outre, une partie des archives de l'AVG a été perdue lors de la retraite en Chine. Si le QG des Marines s'était donné la peine d'enquêter, il aurait eu quelques surprises, car il restait quand même quelques documents intacts, en particulier les registres de paiement des primes par le gouvernement chinois. Or, celles-ci ne font mention que de 3,5 victoires, soit les deux en vol et la victoire et demie au sol.

Greg tentera de se justifier dans son autobiographie, mais ses arguments et les dates avancées restent vagues pour le moins. Si sa description d'un combat aérien qui se déroule le 29 janvier est précise et exacte, les archives de l'AVG le sont tout autant : Greg n'a pas participé à cette mission, bien qu'il revendique deux victoires aériennes dans ses mémoires.

Il reste encore un mystère, c'est la manière ou la raison pour laquelle le Marine Corps a « oublié » la *dishonorable discharge* signée par Chennault à l'encontre de son turbulent pilote. Ce papier a-t-il fait partie des documents perdus lors du repli de l'AVG de Rangoon à Kunming ou a-t-on préféré l'ignorer en haut lieu ?

Quelque temps plus tard, Greg se retrouve sur l'île d'Espiritu Santo comme gratte-papier à la base de Turtle Bay. Il réussit à se faire affecter comme officier des opérations à la VMF-122, dont il prend le commandement le 19 avril 1943. Mais encore une fois, l'alcool lui joue un tour. Le 7 juin, il se querelle avec un Marine qui fait deux fois son poids et termine la soirée dans un hôpital de campagne avec une cheville cassée. Évacué sur Auckland (Nouvelle-Zélande), il parvient néanmoins à passer l'examen médical et à revenir à Espiritu Santo en convoyant un Corsair. Mais pour ses supérieurs, il n'est pas question qu'il revole de sitôt. Il est donc affecté à différentes tâches subalternes et prend même le commandement administratif de la VMF-112, de retour de son tour d'opérations à Guadalcanal, entre le 26 juillet et le 11 août.

Entre juillet et début septembre, pas moins de cinq escadrilles sont repliées du front pour être rapatriées aux États-Unis, après avoir terminé leur tour d'opérations : la VMF-122 (7 juillet), la VMF-112 (26 juillet), la VMF-121 (23 août) et la VMF-124 (31 août) et,

▶ La VMF-214 au grand complet pose avec les casquettes offertes par l'équipe de base-ball des St. Louis Cards. En échange, Boyington a promis que son unité descendra un avion japonais pour chacun des vingt couvre-chefs ; il tiendra largement parole. Vella Lavella, décembre 1943.

[2] Terme de baseball. À la troisième prise, le batteur est éliminé.

◀ Greg Boyington lors de son passage à la VMF-122, en avril 1943.

▼ Départ en mission de la VMF-213 depuis Henderson Field, à Guadalcanal, en juin 1943. Au premier plan, l'appareil du commandant d'escadrille.

bien sûr, la VMF-214 des *Swashbucklers*. Il ne reste plus que les VMF-123, 213 et 222 dans les Salomon et l'arrivée des VMF-211 et 212 au mois d'août est loin de combler le déficit. Pourtant, Turtle Bay grouille de pilotes sans affectation qui n'attendent qu'une opportunité pour combattre. De son côté, Halsey presse l'état-major du MAG-11 de renforcer sa couverture aérienne.
Et c'est là que le destin de Greg Boyington croise celui de la VMF-214.

« PAPPY »

Qui a eu l'idée en premier ? Greg Boyington écrira dans ses mémoires que c'est lui, d'autres pensent que l'initiative en revient au MAG-11. Mais s'il est vrai que le commandant du MAG-11, le *Brigadier General* James T. Moore, était, comme beaucoup l'affirment, compagnon de beuverie de Greg, il est tout à fait possible que l'idée soit née entre les deux hommes autour d'une bouteille de bourbon. Quoi qu'il en soit, on sait que Moore manifestait une certaine sympathie envers cette « tête brûlée » et qu'il possédait l'autorité nécessaire pour appuyer la demande.
Quelle demande, allez-vous me dire ? Tout simplement de former une escadrille de chasse avec les pilotes affectés à un « pool » (c'est-à-dire, en fait, en attente d'affectation), qui traînent sur la base, récupérer quelques Corsair à droite et à gauche et attendre qu'un numéro d'escadrille se libère pour satisfaire aux critères administratifs. Et bien entendu, le commandement de ladite escadrille ne serait confié à personne d'autre qu'à Greg !
Le destin lui donne un coup de pouce en la personne du supérieur de Moore, le *Major General* Ralph J. Mitchell, commandant le MAW-1 (*Marine Aircraft Wing*), qui, lui, a toute autorité pour prendre la décision. Or, Mitchell est l'officier qui, un an plus tôt, a intercédé en faveur de la réintégration de Boyington dans le corps des Marines ! Début août, Greg reçoit le feu vert pour commencer son recrutement.

Contrairement à la manière dont Boyington les a dépeintes, ses recrues ne sont ni des gamins ni des néophytes [3]. Plus d'un tiers a déjà accompli un tour d'opérations, six comptent des victoires et même parmi ceux qui n'ont pas combattu, on trouve quatre instructeurs au carnet de vol bien rempli.

L'âge moyen se situe, comme dans la plupart des autres VMF, entre 24 et 25 ans. À près de 31 ans, Greg fait figure d'ancêtre, non pas tant par la différence d'âge, qui n'est pas si importante, que par le fait qu'il s'agit de deux générations de pilotes formées l'une en temps de paix et l'autre en temps de guerre. « Rapidement, les gars de l'escadrille m'appelèrent "Grandpappy" et j'aimais bien, parce que c'était une sorte de marque de respect, comme on dit "le Vieux" ou "Skipper". » Ses pilotes le surnommeront plus volontiers « Gramps » que « Pappy ».

Comme officier exécutif, Greg choisit le *Major* Stanley R. Bailey – une vieille connaissance, puisque les deux hommes se sont connus à Pensacola. Bailey est aussi organisé et méthodique que Boyington est indifférent au protocole et au travail administratif. Mais Bailey n'est pas non plus un « bras cassé » en l'air, puisqu'il a remporté 2,5 victoires en combat avec la VMF-213.

L'enrôlement dans la future escadrille de Greg se fait verbalement, comme s'en souvient le *1st Lieutenant* Frank E. Walton, futur officier de renseignements de l'unité :

« Nous nous sommes approchés d'un type trapu, avec un cou de taureau et les épaules tombantes, portant une casquette de baseball, une chemise kaki chiffonnée ouverte jusqu'au nombril, un pantalon froissé et une paire de pantoufles. "*Voici le* Major *Boyington*" me dit Bailey. Boyington me fit un sourire narquois, me serra fermement la main et me plaça dans la file en traînant ses pantoufles. J'étais des leurs. »

L'entraînement se poursuit dans l'attente du retour d'une escadrille qui libérera son numéro. Or, la suivante sur la liste est la VMF-214 des *Swashbucklers*. En attendant, et toujours pour des raisons administratives, Greg et ses pilotes sont inscrits sur les livres de la VMF-124 comme appartenant à l'échelon arrière, Or, son échelon navigant rentre à Espiritu Santo fin août. Pendant quelques jours, les pilotes du « pool » côtoient les vétérans de la VMF-124, parmi lesquels Ken Walsh, alors second au palmarès des Marines avec 20 victoires.

Aussitôt cette unité « désactivée », le 7 septembre, par un simple jeu d'écritures administratives, Boyington et ses pilotes sont transférés à la VMF-214.

BOYINGTON'S BASTARDS

Lors d'une soirée bien arrosée, quelques pilotes cherchent un nom à donner à l'unité et le choix se fixe sur « Boyington's Bastards », qui leur semble bien cadrer avec leur statut de « pilotes sans affectation fixe ». Toutefois, ce surnom est refusé par le MAG-11, « parce qu'ils n'ont pas aimé le terme de "bâtard" et que la personnalité du commandant ne devait pas faire partie du nom officiel de l'unité », expliquera le *1st Lieutenant* William N. Case. « Quelqu'un s'est souvenu qu'en héraldique, la bâtardise est représentée par une barre diagonale noire sur les armoiries familiales. Alors, on a dessiné un écusson avec une barre "sable", on a gardé le "B" et les "Boyington's Bastards" sont devenus "Black Sheep". Ce ne fut pas plus compliqué que ça. »

Qui sont-ils, ces bâtards transformés en moutons noirs ?

Huit ont appartenu à la VMF-122, une escadrille que Greg connaît bien pour l'avoir commandée six semaines. Outre Stan Bailey, ce sont les *1st Lieutenants* John F. Begert (1 vict.), Henry M. Bourgeois (2 victoires), William N. Case (1 vict.), Robert T. Ewing (3 vict.), Paul A. Mullen (2,5 vict.) et Sanders S. Sims (1 vict.) et le *2nd Lieutenant* Virgil G. Ray (0 vict.).

Autre pilote chevronné, le *1st Lieutenant* Henry A. McCartney a obtenu quatre victoires avec les VMO-251 et VMF-121. Il est alors l'as de l'unité.

Le *2nd Lieutenant* Robert W. McClurg a failli rejoindre les *Swashbucklers* en juillet, mais, ayant cassé un Corsair à l'atterrissage, il a été remis dans le « pool » pour parfaire son entraînement.

Les *1st Lieutenants* William D. Heier, Christopher L. Magee et Donald J. Moore ont été formés au Canada avant de revenir aux USA. John F. Bolt Jr., Edwin L. Olander et Rolland N. Rinabarger, tous *1st Lieutenants*, et le *Captain* George M. Ashmun ont rempli leurs carnets de vol de centaines d'heures comme instructeurs en Floride et en Californie.

▲ Le *1st Lieutenant* Kenneth A. Walsh de la VMF-124, qui totalisera 21 victoires et recevra, en février 1944, la *Congressional Medal of Honor* – la plus haute distinction militaire américaine – des mains du président Roosevelt.

▲ Le *1st Lieutenant* John F. Bolt, photographié le 5 décembre 1943. Il collectionnait les souvenirs mais aussi les victoires. Il fait partie du cercle très fermé des « doubles as » avec 5 victoires confirmées pendant la Seconde Guerre mondiale et 6 pendant la guerre de Corée – le seul pilote des Marines à avoir réussi cet exploit. Il quittera l'Armée en 1962, fera son Droit et s'installera en Floride comme avocat. Il décède en septembre 2004 à l'âge de 83 ans.

VOUGHT F4U-1 (BuAer 02350)

2nd Lieutenant Kenneth A. Walsh
VMF-124
Munda, 13 mai 1943.
Walsh fut le premier « as » sur Corsair.

Enfin, viennent les néophytes, dont la plupart n'ont jamais piloté un Corsair : les *1st Lieutenants* Robert A. Alexander, Robert G. Bragdon, Warren T. Emrich, Donald H. Fisher, Denmark Groover Jr., Walter R. Harris, Edwin A. Harper et James J. Hill et les *2nd Lieutenants* Bruce J. Matheson et Burney L. Tucker.

Contrairement à ce qui a souvent été écrit, la *Black Sheep* est certainement l'escadrille la mieux préparée au combat que les Marines ont envoyée ou enverront ultérieurement dans le Pacifique. Dix de ses pilotes ont une expérience du combat et totalisent 16 victoires aériennes entre eux, tandis que les jeunes se connaissent depuis suffisamment de temps pour avoir forgé leur cohésion.

En l'espace de quatre mois, la plupart des 28 pilotes de la *Black Sheep* (y compris Boyington et Bailey) vont remporter des victoires à titre personnel et neuf vont devenir « as ».

Frank Walton présente quelques grandes figures de l'escadrille et explique l'origine de certains surnoms :

« Don "Mo" Fisher était un gentil gaillard de 120 kg qui était très au fait des choses de l'intendance. Il était capable de nous sortir Dieu seul sait d'où dix caisses de bière et des tas de hamburgers. "Mo" était sa manière à lui de prononcer le mot "more", car il offrait toujours de fournir *"Mo" of this or "Mo" of that* [plus de ceci ou plus de cela].

« "Hank" Bourgeois avait été surnommé "Doctor Boo" par ses camarades avec lesquels il avait servi pendant deux tours d'opérations. Il m'a expliqué qu'il avait dû poser son avion dans un lagon au milieu d'une petite île où il avait été recueilli par des indigènes. *"Ils m'ont amené à leur chef, puis à une hutte où une femme enceinte gisait sur une paillasse.* Bébé pas venir, *m'ont-ils dit. J'ai ouvert ma trousse de secours et leur ai donné mes pilules de sulfamide. Quand j'ai été récupéré par un hydravion, un marin m'a dit qu'ils allaient envoyer un médecin. Quand il est revenu, le médecin m'a dit que le bébé allait bien et que le chef avait été si heureux qu'il l'avait baptisé* Boo Ja Wa, *ce qui était ce qui s'approchait le plus pour eux de la prononciation de mon nom".*

« "Long Tom" Emrich, John "Blot" Bolt et Ed "Harpo" Harper avaient été surnommés les *Quartermaster Kids* [les gamins de l'intendance], parce qu'ils passaient leur temps à collectionner les souvenirs de toute sorte pour les envoyer à leurs familles. Nous étions persuadés qu'elles avaient dû construire des entrepôts pour les stocker. »

LES RUSSELL

Le 11 septembre 1943, l'effervescence s'empare de Turtle Bay, comme l'explique Frank Walton :

« Nous avons passé le reste de la journée à rassembler tout notre équipement et à l'entasser dans des sacs avant de confier le tout à l'intendant du groupe. Nous ne devions prendre qu'un bagage à main pour un tour d'opérations de six semaines. La place était si limitée dans les avions de transport en zone de combat que nous ne devions n'emporter que le strict nécessaire : deux paires de bottines (nous les appelions *boondockers*), six paires de chaussettes, quelques chemises, des pantalons, un minimum d'articles de toilette et c'était tout. »

Au petit matin du 12 septembre, un R4D décolle en premier d'Espiritu Santo, emportant les pilotes « haut le pied » et l'échelon technique, tandis que quelques minutes plus tard, vingt F4U-1 Corsair s'envolent à leur tour en direction de « Cactus », le nom de code de Guadalcanal, où les pilotes passent le reste de la journée. La VMF-214 repart le lendemain et se pose une demi-heure plus tard sur la piste de Banika (aujourd'hui Mbanika), sur les îles Russell, dans les Salomon centrales. Les îles Russell, le paradis sur terre, comme l'évoque Frank Walton :

« On aurait pu croire un décor d'Hollywood pour un film se déroulant sous les tropiques. L'eau était d'un bleu cobalt translucide. Le sable était blanc et propre. De grands palmiers se balançaient paresseusement sous de chaudes brises parfumées de la fragrance des frangipaniers et d'autres fleurs exotiques. »

Mais les pilotes sont vite ramenés à la dure réalité par un panneau planté en bordure de la route : « *Marine Air Group* 11, où l'extermination des Japs est un boulot, pas un passe-temps ».

Profitant de quelques instants de répit, « Pappy » rappelle quelques règles fondamentales à ses pilotes :

« Il y a une chose que vous devez toujours garder à l'esprit : exécutez votre mission. Si vous protégez des bombardiers, protégez-les d'un bout à l'autre. Ne quittez pas la formation pour attaquer deux "Zero" qui traînent. Je sais que vous voulez tous abattre des avions. Mais notre premier boulot est d'exécuter la mission, quelle qu'elle soit. Rappelez-vous que quand vous en aurez l'occasion, ce sera juste le temps d'un éclair et votre chance sera passée. Soyez prêts à en tirer l'avantage maximal. Quand cette chance se présentera, attaquez immédiatement votre adversaire et touchez-le.

« Vous pilotez l'un des plus beaux chasseurs. Mais il y a certaines choses qu'un Corsair ne peut pas faire. Ne tentez pas une boucle avec un "Zero". Le "Zero" est plus léger et plus maniable, il tournera la boucle plus court et se retrouvera dans votre queue. C'est pareil pour les virages : ne cherchez pas à virer avec lui. Mais votre zinc est plus rapide. Vous le distancerez dans une chandelle même sous un angle faible et vous piquerez toujours plus vite que n'importe lequel de leurs avions. Alors, quoi faire ? Juste ceci : placez-vous au-dessus de lui, plongez dessus par l'arrière; retenez votre tir jusqu'à ce que vous soyez à une très faible distance, puis balancez la sauce et regardez-le s'enflammer. Quand ils sont touchés au bon endroit, ils prennent feu comme du celluloïd.

« Si vous le ratez, n'engagez pas de combat tournoyant. Dégagez en piqué – foutez le camp aussi vite que possible – grimpez et revenez au combat avec un peu d'altitude et de vitesse. Restez ensemble si vous le pouvez, en particulier quand vous volez par sections de deux. À moins que vous ne soyez débordés de tous les côtés, vous serez en meilleure posture si vous restez ensemble. Faites confiance à votre zinc : il a été construit pour résister aux coups et vous ramener à la maison. Et essayez de revenir avec, les gars, on n'en a pas beaucoup.

[3] Les scénaristes de la série TV iront même plus loin en les faisant passer pour un ramassis de handicapés sociaux, d'alcooliques et de chapardeurs.

Un F4U-1 de la VMF-214 atterrit à Turtle Bay (Espiritu Santo), le 11 septembre 1943, veille du départ de la *Black Sheep* pour le front. Il s'agit du BuAer 02283 qui sera détruit avec la VMF-216, le 25 janvier 1944 à Efate.

« Rappelez-vous qu'un chasseur est construit pour le combat. C'est notre toute première mission. Chaque fois qu'il y a des avions ennemis dans le ciel et que nos chasseurs sont en l'air, nous devons les engager si nous pouvons le faire sans abandonner nos propres bombardiers ou nos avions de reconnaissance. »

La première mission se déroule le 24 septembre. Elle engage la totalité des Corsair pour escorter des B-24 de l'USAAF à Kahili (Bougainville). Elle s'achève de manière quelque peu frustrante pour la *Black Sheep*, aucun avion japonais ne s'est manifesté et même la DCA a été discrète.

LA BREBIS ET LES MOUTONS NOIRS

La VMF-214 est renforcée par l'arrivée de quatre « F4U-1A » [4] flambant neufs. Ce n'est pas du luxe, les vieux « Birdcages » (cage à oiseau, surnom dû à la forme de la verrière) commençant à donner des cauchemars aux mécaniciens (non, il n'y a pas Miklin !). Le *1st Lieutenant* William N. Case fait partie des pilotes qui sont passés du F4F Wildcat au F4U Corsair :

« On pouvait faire tout un tas de trucs stupides avec un F4F et s'en sortir quand même, mais quand on est passé du F4F au F4U, il ne fallait plus rigoler. Les caractéristiques de décrochage du F4U étaient si différentes de celles du F4F que c'en était incroyable. Ça, c'était particulièrement effrayant. Nous étions de la bonne vieille école des atterrissages trois points. Nous ne pouvions pas savoir que pour ce zinc, poser d'abord le train principal était une bien meilleure idée. »

Le plus gros défaut du F4U provient de la présence d'un gros réservoir d'essence (1 022 litres) derrière le moteur, ce qui a entraîné un allongement du capot. Le pilote est assis quelque 4,25 m derrière l'hélice et sa visibilité vers l'avant est nulle quand l'avion est au sol. Ce long nez est à l'origine de bien des surnoms donnés au Corsair et, chez les *Swashbucklers*, il a été surnommé « Ewe » (brebis), ce qui est amusant, parce que cette épithète lui a été donnée alors qu'il n'était pas encore question de la *Black Sheep* ! Cet inconvénient est cependant bien vite oublié une fois l'avion en l'air, où les pilotes le qualifient de « Red hot » (chaud bouillant).

À l'atterrissage, le pilote doit être sur ses gardes.

La présentation queue haute et la rigidité des amortisseurs provoquent fréquemment trois ou quatre rebonds avant que l'avion ne daigne rouler sur la piste.

Un autre problème rencontré sur la première version concerne des fuites d'huile permanentes qui, souvent, se soldent par le dépôt d'une fine couche sur le pare-brise – ce qui, évidemment, n'améliore en rien la visibilité du pilote vers l'avant. Autre défaut du Corsair, sa tendance à décrocher sans crier gare.

Les pilotes apprendront à surmonter ces inconvénients (pour améliorer la vision vers l'avant, ils installeront deux ou trois parachutes sur leurs sièges) et, progressivement, Vought les corrigera sur les versions ultérieures.

ENFIN, LA BAGARRE

Le 16 septembre, vers 13 heures, 24 F4U conduits par le chef d'escadrille s'envolent en compagnie de Kittyhawk néo-zélandais et de F6F de la Navy pour escorter des SBD et des TBF qui se dirigent vers Ballale.

Perdu dans ses pensées ou mal remis d'une cuite de la veille – probablement les deux – « Pappy » ne voit pas arriver une bonne trentaine de « Zero ». Entendant des cris à la radio, il dégage si brusquement sur sa gauche qu'il se coupe de ses ailiers qui n'ont pas le temps de suivre sa manœuvre. Il est rapidement tiré de sa torpeur :

« La première chose que j'ai vue, c'était un chasseur japonais à moins de dix mètres de mon aile droite. La seule marque qui m'a sauté aux yeux, c'était cette « boulette de viande » [surnom de la cocarde japonaise] qui volait à mes côtés. Mais je suppose que le Nip n'a jamais su qui j'étais, parce qu'il a battu des plans, ce qui, dans le langage des pilotes, signifie : viens avec moi. Puis, il a mis les gaz, passant devant mon Corsair.

« Bon Dieu ! c'est arrivé si vite que je n'avais pas mis mes armes sous tension, allumé mon collimateur, ni, bien sûr, armé mes mitrailleuses. Tout ce qu'il faut faire quand on a l'intention de descendre quelqu'un. [...]

[4] Rappelons que cette dénomination n'existe pas dans les documents officiels et que tous les F4U-1, quelle que soit leur verrière, sont ainsi désignés sur leur gouvernail. La nouvelle verrière n'a été introduite qu'à partir du BuAer 17467, le onzième appareil du lot 17457-17516.

VOUGHT F4U-1 (BuAer 024860)

1st Lieutenant Kenneth A. Walsh
VMF-124
Vella Lavella, 15 août 1943.

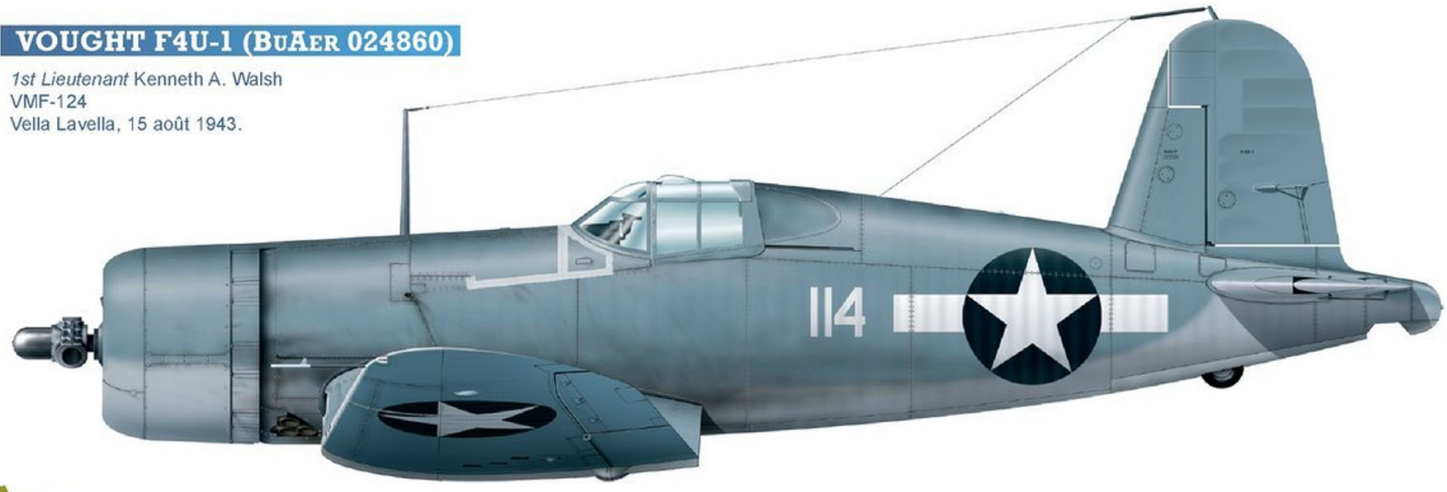


Photo de famille à Espiritu Santo, juste avant le départ pour les Russell, le 11 septembre 1943. On reconnaît « Pappy », accroupi au centre, avec sa casquette de baseball.

Mais quand j'ai fait le nécessaire, j'ai rattrapé le Jap sans problème. Il est parti en vrille et est tombé en flammes juste sur Ballale. »
Après avoir rejoint deux autres Corsair au-dessus de Kahili, Boyington se retrouve à nouveau seul au milieu d'une nuée de « Zero ». Il se réfugie dans un nuage et continue à grimper jusqu'à 7 200 mètres. Il aperçoit alors les bombardiers poursuivis par des chasseurs japonais. Piquant à fond, il redresse vers 3 000 mètres dans la queue d'un Hap [5] sur lequel il ouvre le feu depuis 300 mètres. Mais le différentiel de vitesse est tel qu'il est à moins de 50 mètres derrière lui quand il explose en plein vol : « Il a explosé si près, juste devant moi, que je ne savais pas de quel côté dégager pour éviter les débris ». Trop tard ! Il passe à travers, mais évite le moteur de justesse.

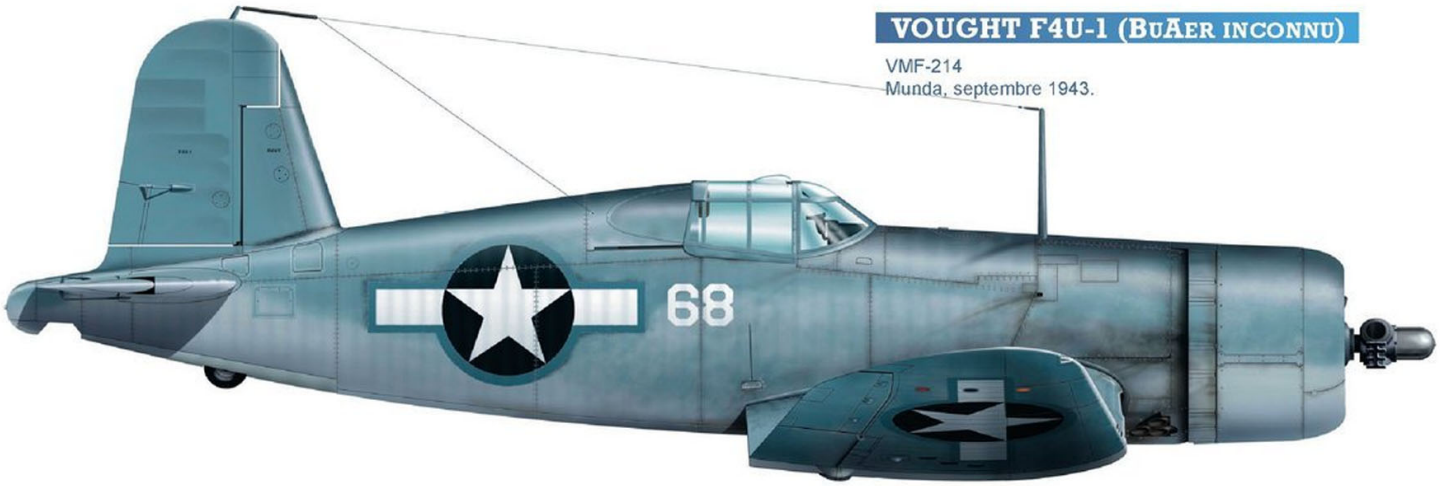
Reprenant de l'altitude, Greg s'approche de la formation amie. Il voit alors un Hamp piquer sur deux Hellcat et les manquer. Greg plonge à son tour, puis redresse dans le sillage du Japonais qui se lance dans un Immelman pour repartir à l'attaque. En arrivant au sommet de sa figure, le Hamp perd de la vitesse, offrant au Corsair une magnifique cible. Greg ouvre le feu à la verticale. Toujours sur le dos, le Hamp semble s'immobiliser au sommet de sa boucle, puis s'illumine d'éclairs rouge et orange avant de basculer en flammes vers le sol.

CINQ À « ZERO »

Reprenant à nouveau de l'altitude, « Pappy » met le cap au sud-est en direction de sa base. Quelques minutes plus tard, il croise un « Zero » volant à basse altitude en sens inverse avec la même intention. Greg se rapproche rapidement par l'arrière, tandis que le Japonais amorce un lent virage. « Trop facile ! pense Boyington. Pour sûr que son copain attend patiemment le premier imbécile venu – moi en l'occurrence – pour l'assaisonner. »
En effet ! Greg vire sec et se retrouve nez à nez avec un « Zero » : « De petites bouffées noires sortaient lentement de ses canons de 20 mm. Ses traçantes passaient largement en dessous de mon Corsair. Je voyais les miennes danser tout autour de ce petit "Zero". Quand je suis arrivé à courte distance, j'ai vu des déchirures sous son fuselage. Je suis passé par-dessous. Le petit avion a lentement piqué du nez dans un nuage de fumée, puis, sans avoir pris feu, il s'est écrasé dans une gerbe d'eau deux secondes plus tard ».

[5] La version A6M3 du « Zero » a reçu ce nom de code avant qu'il ne soit ultérieurement changé en Hamp, le commandant général de l'USAAF, le *General* Henry « Hap » Arnold en ayant pris ombrage ! La dénomination de « Zero » n'étant pas officielle bien que largement répandue, nous avons préféré la mettre entre guillemets. Son nom de code officiel est Zeke.

« Pappy » en compagnie de Rollie Rinabarger, « Boo » Bourgeois, Bob McClurg et Stan Bailey (coupé par le photographe), Vella Lavella, décembre 1943. On note que sur sa « Mae West » Boyington porte un dessin de Corsair et que Bourgeois a écrit « Boo » juste au-dessus du numéro de son ancienne escadrille (VMF-122).



VOUGHT F4U-1 (BuAer inconnu)
VMF-214
Munda, septembre 1943.

Boyington cherche alors « l'appât », mais, ne le trouvant pas, il se décide à rejoindre sa base. Remontant à 3 000 mètres, il aperçoit deux autres « Zero » qui volent en direction de Ballale. Mais eux aussi l'ont vu et montent à sa rencontre. Greg peut alors s'adonner à son jeu favori – la passe frontale – pour lequel il n'a pas encore trouvé d'adversaire à sa taille. Et ce ne sera pas encore cette fois ! Le leader dégage sur la droite, tandis que Boyington fonce droit sur l'ailier. Une fumée noire qui s'échappe du capot indique que Greg l'a touché, mais, préférant économiser ses munitions et son carburant, il n'insiste pas. La route du retour est encore longue. En arrivant à la hauteur de Vella Lavella, il aperçoit un Corsair au ras de l'eau poursuivi par deux Japonais. Eux ne l'ont pas vu. Il ouvre le feu de très loin pour les inciter à dégager. Comme il s'y attend, l'un des deux part en chandelle. Il le suit sans mal et, quelques secondes plus tard, le « Zero » prend feu et tombe dans la mer.

Son retour est triomphal. Comme il arrive avec deux heures de retard sur les autres, il a déjà été porté disparu, tout comme Bob « Rootsnoot » Ewing. Malheureusement, ce dernier ne reviendra pas. Personne ne l'a vu tomber. Quant à Boyington, il s'en est fallu de peu : ses réservoirs ne contiennent plus que 50 litres de carburant.

L'engagement s'est rapidement transformé en mêlée générale du genre « chacun pour soi et Dieu pour tous ». À ce petit jeu, la *Black Sheep* s'est montrée la meilleure : 11 victoires confirmées et 8 probables. Outre Boyington avec cinq succès, ont également « scoré » : John Begert et Don Fisher (deux chacun), Bob McClurg et Bob Alexander (un chacun).

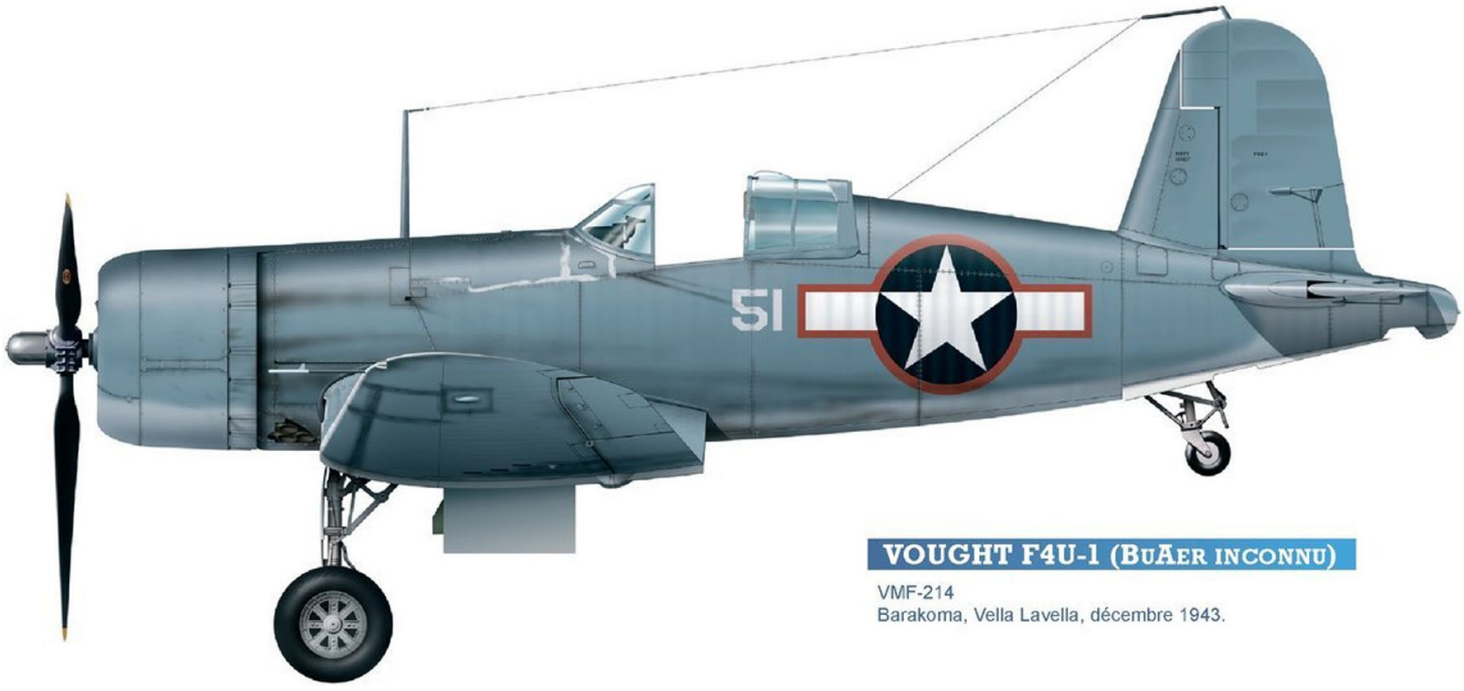
Si l'étude des archives japonaises montre que les chasseurs américains se sont bien heurtés à une trentaine de « Zero » des 204 et 201 *Kôkûtai*, leurs pertes sont loin d'être en concordance avec les revendications américaines, d'autant qu'aux onze victoires de la VMF-214 viennent s'ajouter les cinq des VF-33 et 38. Les Japonais, qui ne comptabilisent que les pertes humaines, admettent la disparition de six pilotes, cinq de la 204 et un de la 201. Un autre a été vu en train de sauter en parachute. Or, en raison de la forte similitude de comportement entre un « Zero » et un cocktail Motolov, peu nombreux sont les pilotes de chasse japonais qui ont cette chance, d'autant que, pour alléger leur avion, ils portent rarement un parachute. Donc, dans la majorité des cas, les Japonais perdent autant de « Zero » que de pilotes.

Compte tenu des antécédents de Greg en Chine et du fait qu'il n'a eu aucun témoin oculaire pour ses cinq victoires, le doute peut légitimement s'insinuer quant à la véracité de ses revendications.

MUNDA

Le séjour au paradis est de courte durée. Le lendemain, 17 septembre, la VMF-214 s'installe à Munda, en Nouvelle-Géorgie.

« Il faisait chaud, très chaud et humide. Une odeur pestilentielle régnait dans l'air. Les mouches avaient été conviées à un vrai festin : le temps avait manqué pour enterrer les cadavres des soldats japonais. La vie ici était réduite à son plus petit dénominateur commun : si vous étiez vivant et que vous n'aviez pas faim, tout allait pour le mieux. Nous allions apprendre à nous battre contre les insectes pour la nourriture. Il y avait aussi la pluie qui tombait à seaux à heures régulières, comme si un géant nous vidait sa



VOUGHT F4U-1 (BuAer inconnu)
VMF-214
Barakoma, Vella Lavella, décembre 1943.

piscine sur la tête. Même la pluie était chaude. Et comme si ça ne suffisait pas, toutes les nuits, nous avions la visite de "Charlie", ces petits bombardiers de fortune qui nous causaient plus de tort en nous empêchant de dormir qu'avec leurs bombinettes. »

Le 18 septembre, Chris Magee, qui n'a pu obtenir qu'un probable le 16, prend sa revanche en descendant deux Val sûrs et un probable au-dessus de la flotte d'invasion de Vella Lavella.

Cloué au sol pendant une semaine par une infection au conduit auditif, « Pappy » repart au combat le 23 septembre, mais la mission est fortement perturbée par la défection de cinq Corsair qui ne peuvent pas décoller ou sont contraints de rentrer. Un combat se déroule avec des « Zero », auquel Greg ne prend pas part pour une raison inconnue – ou trop connue ? Quatre nouvelles victoires sont accordées à Bolt (deux), McCartney et Mullen. Cependant, ce dernier est légèrement blessé à l'épaule par des éclats de sa verrière pulvérisée par un projectile. Un obus de 20 mm explose dans l'habitacle de Denny Groover, provoquant une fracture de son bras droit et de multiples coupures; malgré ses blessures, il parvient à rentrer jusqu'à Munda : « Nous avons vu Groover arriver au-dessus du terrain. De loin, on pouvait apercevoir un grand trou dans son aile. Nous avons croisé les doigts quand il s'est présenté à l'atterrissage en usant de mille précautions, avec un aileron et une gouverne de profondeur hors d'état. Il s'est posé en douceur. Le Doc l'a pansé puis l'a installé dans un avion en partance pour Guadalcanal. Son tour d'opérations était fini ». Pas vraiment. Groover reviendra un mois plus tard.

◥ Munda, une piste gagnée sur les Japonais et qui sera ouverte le 14 août 1943. On voit ici le tout premier avion à s'y poser, un F6F-3 de la VF-38 de l'US Navy. L'aérodrome porte les stigmates des durs combats qui ont précédé sa chute entre les mains des Américains.

▶ Le *1st Lieutenant* Rolland N. Rinabarger pose à l'intérieur du F4U-1 BuAer 17490, à Turtle Bay, le 11 septembre 1943. Si les F4U des Marines portaient souvent comme code tactique les derniers chiffres du BuAer (le numéro de série affecté par le *Bureau of Aeronautics* de l'US Navy), ce n'était pas toujours le cas, comme le prouve le « 93 », dont on peut parfaitement lire le numéro de série sur l'original.

Le 26 septembre, tandis que Mullen ajoute une victoire à son palmarès, Rollie Rinabarger est sérieusement touché : « L'incendie à l'arrière de son fuselage s'est éteint, mais de l'huile s'est répandue sur son pare-brise. Le sang coulait de sa jambe jusque dans ses chaussures et sur le plancher. Il a rejoint Munda, mais s'est présenté trop vite – environ 225 km/h – parce que son badin avait été détruit et son volet gauche endommagé. Il ne voyait rien devant lui et un de ses pneus était crevé. Il a touché trop loin, mais a réussi à rouler en dépit de son pneu à plat et il aurait pu réussir son atterrissage s'il avait pu voir la niveleuse. Il l'a heurtée avec l'aile droite et le Corsair a capoté. Boyington et moi sommes allés le voir dans sa tente. Il était pâle et il souffrait. *"Bon sang ! Skipper, je suis désolé d'avoir détruit l'avion"*, a-t-il dit. Rollie a été évacué sur la Nouvelle-Zélande ».

Le 27 septembre, une mission d'escorte de B-24 est également perturbée par des retours prématurés. Boyington et sa section, retardés par un ravitaillement qui s'est éternisé, gagnent directement l'objectif, Kahili. Ils se heurtent à une trentaine de « Zero ». En piquant à l'attaque, Boyington perd son ailier, Fisher, mais, selon le rapport officiel, ses armes s'enrayent. Case poursuit un « Zero », mais Boyington se mêle de la partie. Bill Case : « J'avais l'impression de descendre dans un entonnoir pendant qu'ils tournaient en colimaçon juste en dessous de moi. Quand on est revenu à terre, il a demandé : *"Qui était sur mon aile ?"* Je lui ai dit que c'était moi. *"Eh bien ! le* Zero *est pour toi"*, m'a-t-il dit. Quand je lui ai demandé pourquoi, il m'a répondu qu'il n'avait pas allumé l'interrupteur général de ses mitrailleuses et qu'il n'avait pas tiré une seule balle sur ce "Zero" ».

Il est quand même pour le moins étonnant de voir un pilote aussi confirmé commettre par deux fois une erreur de débutant. Autre sujet d'étonnement, Greg Boyington ne cherche pas à revenir dans la mêlée qui se développe autour des B-24, à laquelle Bill Case et Red Harris participent. Les deux sont touchés. Le premier réussit à poser son Corsair endommagé à Vella Lavella, tandis que Red Harris est porté disparu.

▲ La tombe de Bob Alexander à Kolombangara. Le 28 novembre, « Pappy » et six pilotes se rendent à bord d'un PT-*Boat* sur l'île pour l'enterrer. La légende originale de la photo précise que le groupe était armé en raison de la possible présence de Japonais sur l'île.

« Trois mois plus tôt, jour pour jour, écrira Frank Walton, Red Harris embrassait Maurine, qu'il venait d'épouser, pour la dernière fois sur le quai de San Diego. »

Que s'est-il passé avec « Pappy » ? Bruce Gamble avance son explication : « Il n'est pas besoin d'aller chercher une autre raison que l'alcool pour expliquer son comportement ce jour-là. Compte tenu de son penchant et du fait que la mission a été rajoutée au planning sans préavis, soit il avait la "gueule de bois", soit il était en train de boire quand la mission a été commandée. Les anciens de la *Black Sheep* ont admis qu'il lui arrivait de voler quand il était saoul, ce qui avait déjà été constaté par son ancien chef d'escadrille de la VMF-122, Hunter Reinburg ».

Mais qu'en pensent exactement ses pilotes ? Là encore, laissons la parole à Bruce Gamble : « Son évident penchant pour l'alcool et la bagarre faisait à leurs yeux partie de son charisme et de son charme. C'était un extraverti doté d'un esprit vif et pratique et l'admiration qu'il suscitait provenait de son passage dans les légendaires Tigres Volants. Dans un avion, son agressivité déteignait sur les pilotes, ce qui explique le remarquable départ de la *Black Sheep* – vingt-trois victoires et onze probables en onze jours. Ce résultat attirait plus l'attention que les défauts de Boyington que tous considéraient comme mineurs ».

Le mois de septembre s'achève sur une tragédie. Envoyé près de Kolombangara afin d'identifier des vedettes, Stan Bailey s'aperçoit qu'elles sont américaines. Il avertit par radio et en battant des ailes son ailier, Bob Alexander, de ne pas attaquer. Malheureusement, celui-ci n'entend ni ne voit les signaux et ouvre le feu sur la vedette PT-126. Trois marins sont tués. Les mitrailleurs de la vedette réagissent et touchent le Corsair qui vire en direction de l'île et va s'écraser dans la jungle en bordure de la plage.

Ironie du sort, quelques heures plus tard, la VMF-214 reçoit l'ordre de revenir aux Russell. Épuisés, affamés, sales et malades, les pilotes accueillent cette nouvelle avec joie. Seuls huit F4U peuvent rejoindre Banika par leurs propres moyens. Pendant trois jours, en dehors du service d'alerte, ils ont quartier libre.

▼ Le F4U-1 BuAer 56420 de la VMF-124 sur le terrain dénudé de Munda (Nouvelle-Géorgie), fin 1943.

RETOUR À MUNDA

Le 4 octobre est une nouvelle journée chargée pour Greg. La mission consiste à escorter des SBD près de Kahili. Seuls huit F4U peuvent être alignés et encore, deux doivent rentrer en cours de route. À l'approche de Bougainville, « Pappy » voit de la poussière monter de la piste de Kahili. Il décide de laisser les SBD et pique avec ses équipiers à la rencontre d'une trentaine de « Zero » qui montent vers eux en spirale.

« J'ai eu l'impression de tenir le leader dans mon collimateur pendant au moins une heure. Quand j'ai atteint le moment où je n'en pouvais plus d'attendre, j'ai lâché mes six mitrailleuses et leur leader s'est littéralement désintégré devant mes yeux. Je n'ai pas osé dégager, parce que j'étais encadré par les traçantes de mes équipiers et je risquais d'être touché de quelque côté que je vire. Alors, j'ai continué droit devant moi en passant au-dessus de la formation des Japs. [...]

« Quand j'ai eu la possibilité de me joindre à ce tourbillon de folie, je suis parti à mon tour en spirale à gauche. Le Jap a sauté du second "Zero" sur lequel j'ai tiré, pas plus d'une seconde après qu'il a été touché. [...] Maintenant la spirale jusqu'à ce que j'aie accompli un 360°, j'ai pu incendier un troisième "Zero". [...] Nos amis Nips ont disparu du ciel comme si on les avait effacés d'un tableau noir au terme de ce que je considérais comme un long combat. Mais après notre retour à la base, j'ai découvert qu'un des garçons avait chronométré l'action avec sa montre, parce qu'il y a toujours un type pour faire quelque chose d'incongru. Le combat, du début jusqu'à la fin, avait duré juste trente secondes. »

Même si les archives de la 204 *Kôkûtai* ne font mention que d'un pilote porté disparu, les trois revendications de Greg semblent incontestables, d'autant qu'aucun autre pilote n'a demandé une homologation et que plusieurs ont été témoins du combat.

Le 10 octobre, la VMF-214 retourne à Munda. Seize F4U font le trajet par leurs propres moyens (ils seront ultérieurement rejoints par huit autres neufs ou réparés) et le reste des pilotes s'y rend à bord d'un R4D.

Le lendemain, Case abat un « Zero » d'une courte rafale tirée à plus de 800 mètres; « un coup de bol au pifomètre », diront ses camarades.

Le 13 octobre, la VMF-214 connaît une nouvelle perte : Virgil Ray. Parti pour un vol de routine de transport de courrier, il disparaît sans laisser de trace, probablement en traversant un gros orage. Mais ce n'est peut-être pas la seule explication. Ray avait toujours eu beaucoup de mal à s'intégrer et, déjà à la VMF-122, il avait été traité comme un paria. Après le combat du 16 septembre, il avait craqué nerveusement et avait demandé à Boyington de le retirer de la liste des pilotes de combat. En septembre, il n'avait accompli que onze heures de vol et seulement trois missions de guerre, alors que la moyenne de ses camarades était de quarante-cinq heures et vingt missions. Le jour de sa disparition, il effectuait son premier et seul vol du mois d'octobre. Jim Hill : « Il était évident que ce n'était pas un extraverti et qu'il gardait tout à l'intérieur. Personne ne l'a jamais mal traité. Nous avions de la sympathie pour lui et espérions qu'il se sortirait de cette mauvaise passe, mais il semblait satisfait de sa nouvelle affectation ».

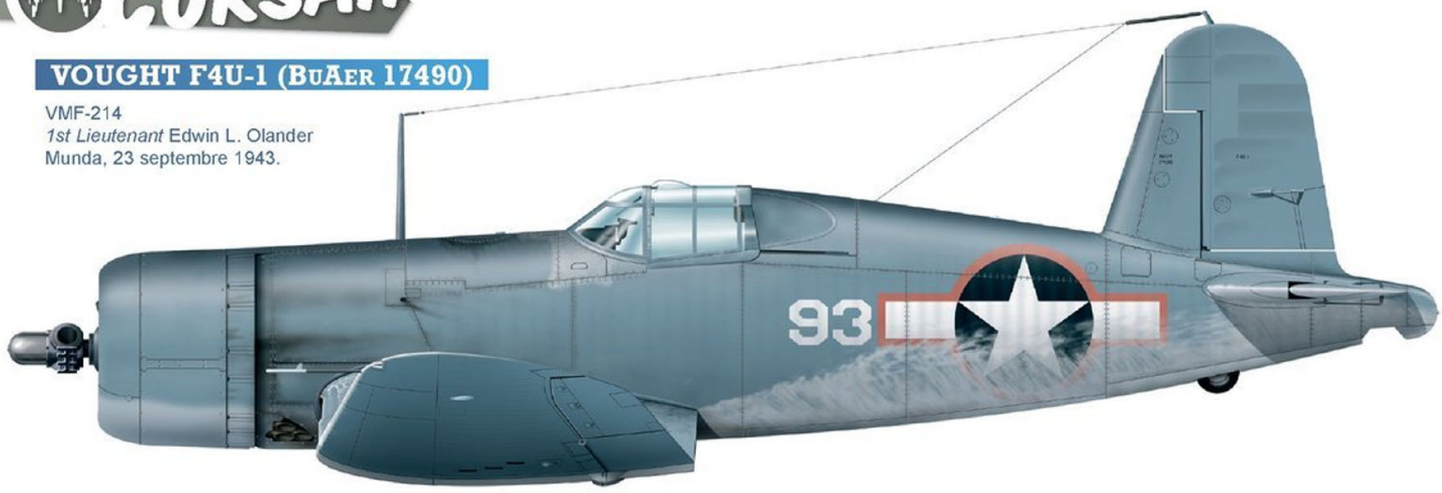
Le lendemain, 14 octobre, à la suite de plusieurs pannes, Bill Case et « Long Tom » Emrich restent seuls en vol et sont dirigés par radar sur des intrus au large de Vella Lavella. Bill Case :

Le *2nd Lieutenant* Virgil G. Ray posant dans le « 93 » à Espiritu Santo. À la VMF-214, les pilotes n'avaient pas d'avion attitré. Lors du départ en mission, chacun prenait le premier disponible. De ce fait, aucun ne portait de marques de victoire et rares étaient ceux baptisés d'un petit nom.

Greg Boyington discute d'un ordre de mission avec ses pilotes. On reconnaît, à l'extrême gauche, Bill Case et, juste à côté de lui, Rollie Rinabarger, puis viennent Stan Bailey « Boo » Bourgeois et Bob McClurg.

VOUGHT F4U-1 (BuAer 17490)

VMF-214
1st Lieutenant Edwin L. Olander
Munda, 23 septembre 1943.



« Nous avons fini par les trouver : deux "Zero" en patrouille depuis Kahili. Nous avions un avantage de 1 200 m d'altitude environ. Nous avons viré à l'intérieur et ils nous ont aperçus. Ils ont viré dans ma direction et ont grimpé rapidement pour entrer au contact. Ils ont largué leur petit réservoir auxiliaire et j'ai essayé de passer derrière eux. Ça s'annonçait plutôt bien, mais ils ont fait un truc qui ne devait pas faire partie de leur manuel. Ils pouvaient monter à la verticale pendant très longtemps avant de décrocher, parce que leurs avions étaient très légers. Alors, bien qu'ils se trouvassent devant nous et dans une position critique, ils ont essayé de nous entraîner dans une chandelle avec l'espoir que nous décrocherions avant eux et qu'ils pourraient inverser la situation en nous tombant dessus. Mais ça n'a pas marché, parce que nous avions un peu plus de vitesse du fait que nous venions de piquer sur eux. Alors, ils ont grimpé et nous avons grimpé. Nous avons tiré et les traçantes filaient vers l'oiseau que j'avais sur ma gauche. Mon ailier s'occupait de celui sur sa droite. Nous avons grimpé, grimpé et encore grimpé. Je ne cessais de me demander si les mitrailleuses allaient s'enrayer sous l'effet des g. Mais nous avons continué à tirer et à nous rapprocher d'eux. Puis les "Zero" ont basculé dans des directions opposées. Je suis resté avec le mien et je l'ai poursuivi, poursuivi et encore poursuivi. En fin de compte, il s'est enfui en piquant sans jamais laisser échapper la moindre petite flamme ou le moindre petit nuage de fumée.

« Je venais de faire une longue série de pas de valse avec ce type et j'ai pensé : *"Mon grand, te voilà filant à 4 000 pieds vers la mer et il est grand temps que ton vieux père redresse pour éviter ces grosses vagues"*. Alors, j'ai tiré sur le manche et ai découvert que j'étais à *14 000 pieds* et non à 4 000 ! Dans ma concentration, j'avais fait une sacrée confusion. Ce n'était pas très malin. J'ai cherché autour de moi le gugusse que j'avais poursuivi et j'ai aperçu une gerbe d'eau. Soit c'était un réservoir de 500 litres, soit c'était un avion. Mais j'étais maintenant à 16 000 pieds et en aucun cas ce ne pouvait être un réservoir. C'est ce que j'ai déclaré dans mon rapport et ils m'ont dit : *"Eh bien ! tu t'es fait un oiseau"*. »

Avec cette victoire pour le moins discutable, William T. Case devient le deuxième as de la *Black Sheep*. Cependant, l'occasion d'obtenir des victoires moins douteuses se présente à lui pas plus tard que le lendemain.

« PLAN B » ET GROSSE COLÈRE

Le 15 octobre, il est prévu que la VMF-214 se divise en deux : une patrouille escortera les B-24 jusqu'à leur objectif, près de Kahili, tandis que la seconde patrouille, décollant un quart d'heure plus tard, nettoiera la zone de retour. Ça, c'est la théorie. La pratique sera bien différente. Zigzaguant tout au long du trajet, les B-24 arrivent sur l'objectif avec vingt minutes de retard sur l'horaire et Greg, qui commande la seconde patrouille, arrive sur zone avant eux. Dans un sens, ce n'est pas plus mal.

Quand les B-24 se présentent, une quinzaine de « Zero » montent à leur rencontre. Greg choisit le moment où ils sont le plus vulnérables pour leur tomber dessus. Il revendique un Zeke sûr et trois probables, Case et Emrich deux sûrs chacun et Burney Tucker, un sûr.

On reconnaît là la qualité essentielle de Greg Boyington : sa capacité intuitive à dresser un « plan B » efficace quand le plan d'origine a foiré.

Le même scénario est rejoué le lendemain, 16 octobre, Boyington menant encore la deuxième patrouille. Mais le temps se couvre et un gros front nuageux leur barre la route. « Les bombardiers sont entrés dans des nuages, dira « Jack » Bolt, et on les a perdus. On ne savait foutrement pas où l'on était ». Pour se repérer, Greg trouve un trou dans la crasse et descend. Se rendant compte que Kahili est loin derrière eux, il fait faire demi-tour à sa formation qui défile au ras des vagues devant le port de Tonolei, où règne une intense activité. Boyington décide d'ignorer ces cibles faciles et ordonne à ses pilotes de maintenir la formation. Il s'en justifiera plus tard : « C'était tentant de leur tirer dessus, mais je savais que si je faisais cela, tous mes artistes se seraient répandus dans la nature et ils n'auraient jamais pu rentrer ». Mais Greg prend un mauvais cap et s'égare. Il finit par retrouver Choiseul et décide d'un ravitaillement à Vella Lavella, car les jauges à essence commencent à tutoyer le rouge. C'est trop tard pour « Long Tom » Emrich, qui doit amerrir à quelques milles de l'île; il sera rapidement récupéré par une vedette.

Greg et McClurg, qui ont assez d'essence, rejoignent directement Munda, tandis que les autres atterrissent à Barakoma, sur l'île de Vella Lavella.

Là, « Jack » Bolt ne manifeste pas une envie pressante de rentrer à Munda : « Allez, les gars ! Retournons là-bas nous payer quelques barges.

MITSUBISHI A6M3 MODÈLE 22

Enseigne de vaisseau Takao Okumura
201 *Kôkûtai*
Kahili (Bougainville), octobre 1943.

© J-M. Guillou, 2009

Arrivée d'un C-47 à Munda, en novembre 1943. À droite, un F4U appartenant probablement à la VF-17 (cf *Aéro-Journal* n° 1).

C'est idéal ! Si nous sommes coiffés par les "Zero", tout ce que l'on a à faire, c'est de grimper aux instruments dans la crasse. »
Personne ne partage son enthousiasme. « Doux Jésus ! Si on fait ça, le *Skipper* va être en boule », dit l'un des pilotes. Bolt décide alors d'y aller seul. Il tire sur quelques barges, une jonque sans voiles et un petit vapeur, puis rentre à Munda, où il est attendu par un « Pappy » très en colère.
Si lui-même s'arroge volontiers le droit de violer les règlements et de désobéir aux ordres, Greg ne tolère pas cette attitude de la part de ses subordonnés.
« Quand je me suis fait engueuler par Boyington, je lui ai dit que je n'avais pas compris pourquoi il n'avait pas donné l'ordre de les mitrailler. Nous étions déjà dans la merde, je ne pensais pas qu'une passe de *strafing* nous aurait mis beaucoup plus en danger. »
Cependant, Greg devra ravaler sa colère le lendemain matin avec l'arrivée d'un télégramme signé de l'*Admiral* « Bull » Halsey : FÉLICITATIONS AU LIEUT. BOLT POUR SA GUERRE EN SOLO À TONOLEI. « Boyington et moi n'avons plus vraiment été copains après ça », dira Bolt. En plus, il aura la rancune tenace, lui promettant de demander la *Navy Cross*, mais se contentant de le proposer pour la *Distinguished Flying Cross*, une décoration que sa troisième victoire remportée le jour même lui octroie d'office !

L'aérodrome de Kahili, sur l'île de Bougainville, photographié le 11 août 1943 par un F-7 de la 13th *Air Force*. En médaillon, le parking des « Zero », à l'extrémité nord de la piste. Pas moins de soixante sont visibles sur ce cliché.

MASSACRE À KAHILI

Le 17 octobre à 08h15, vingt-trois appareils de la VMF-214 décollent de Munda et se dirigent vers Kahili en compagnie de sept appareils de la VMF-221. Le but de la mission est de faire sortir la chasse japonaise pour lui briser les reins. Boyington a expliqué son plan au *Captain* William N. Snider qui commande le détachement de la 221.
– Eh ! Attendez, a objecté celui-ci. Mais vous nous faites jouer le rôle d'appâts...
– Oui, c'est ça l'idée, a répondu Greg.
Arrivé en vue de Bougainville, Greg laisse les leurres à 1 800 mètres et étage ses patrouilles à 3 600, 5 400 et 6 600 mètres. Quelques minutes plus tard, une cinquantaine de « Zero » (trente-deux de la 204 *Kôkûtai* et vingt-quatre de la 253) grimpent vers eux en deux groupes : l'un monte en cercle vers le nord-est et l'autre vers le sud-est. La situation tactique est idéale pour les Corsair.

▲ Décollage d'un Corsair de Munda, fin août 1943. L'unité n'a pas été identifiée avec certitude, mais il est probable qu'il s'agisse de la VMF-213. On note que les mécanos avaient peint une fausse quatrième mitrailleuse par aile !

Les trois patrouilles établissent le contact à leur altitude respective et s'ensuit un bouillant combat aérien qui s'étale des Shortland à Faure.

La VMF-214 revendique 12 victoires (un triplé pour « Papy » et un doublé pour « Maggie » Magee, « Tuck » Tucker et « Junior » Heier, « Jack » Bolt et « Oli » Olander s'adjugeant les deux autres) et la VMF-221 deux (Snider).

Seuls deux pilotes sont blessés : « Harpo » Harper au cou et Bruce Matheson aux jambes, ce qui leur vaudra le *Purple Heart*. Les deux seront de la mission du lendemain.

« Olie » Olander évoque un episode du combat : « J'ai vu un "Zero" qui filait vers Ballale avec un Corsair juste dans sa queue. Ils volaient perpendiculairement à ma trajectoire, de sorte que je ne pouvais tirer le "Zero" sans risquer de toucher le Corsair qui lui bouffait littéralement la queue. Alors, Boyington a dit : *"Pour l'amour du Ciel, c'était moi ! Pourquoi vous ne l'avez pas descendu ?"* »

Le 18 octobre, après une mission matinale assez calme [6], « Pappy » commande une nouvelle mission identique à celle de la veille, avec deux patrouilles de la VMF-221, dont l'une est commandée par le *Captain* James E. Swett, un as aux 12,5 victoires (dont 7 Val le 7 avril 1943), qui a reçu la *Congressional Medal of Honor* neuf jours plus tôt. Pansant leurs lourdes pertes de la veille (au moins sept pilotes tués), les Japonais sont lents à réagir. Impatient d'en découdre et sachant que les Japonais sont branchés sur sa fréquence, Greg ouvre sa radio et la conversation s'engage avec le contrôleur japonais de Kahili :

– Venez donc vous battre bande de bâtards jaunes !

– *Major* Boyington, quelle est votre position, s'il vous plaît ?

C'est à ce ton poli, expliquera Boyington, qu'il reconnaît que son interlocuteur est japonais : « Un de mes pilotes aurait demandé : *"Pappy, p... de merde ! où êtes-vous ?"* »

– Juste au-dessus de vos culs jaunes, montez donc vous battre.

– Pourquoi ne descendez-vous pas, *Major* Boyington ?

Répondant à l'invitation, Greg demande à ses pilotes de maintenir leur altitude, puis plonge pour une passe de mitraillage sur l'aérodrome de Kahili et remonte reprendre sa place.

L'histoire du dialogue est corroborée par plusieurs pilotes (notamment Matheson et Olander) et par Frank Walton, l'officier de renseignements. En revanche, celle du *strafing* de Kahili semble plus douteuse. D'abord, Walton, si méticuleux dans ses rapports, n'en fait nulle mention, ensuite Boyington n'aurait pas eu le temps matériel de piquer, mitrailler et reprendre sa position pour le combat, d'autant que les Japonais ont fini par réagir et ont fait décoller leurs patrouilles.

Une quinzaine de chasseurs prennent l'air et sont immédiatement coiffés par les Corsair qui, en quelques minutes, réalisent un nouveau massacre : 8 victoires pour la VMF-214 (triplé de Magee, une victoire pour Boyington, Case, Hill, Mullen et Olander) et 6 pour la VMF-221 (dont un triplé du *2nd Lieutenant* Jack Pittman Jr. et un doublé du *Major* Nathan T. Post, la sixième allant à Swett).

Les Japonais admettent la perte de six pilotes dans les deux combats de la journée. Même si les chiffres sont difficiles à réconcilier entre les deux parties, il n'en reste pas moins que la chasse japonaise a perdu treize pilotes et au moins une vingtaine d'avions en vingt-quatre heures, sans la moindre contrepartie notable.

Chris « Maggie » Magee devient le troisième as de la *Black Sheep*.

[6] Sauf pour Robert W. McClurg qui remporte deux victoires.

▼ De gauche à droite, accroupis : Edwin L. Olander, Christopher Magee et Don J. Fisher; debout : Paul A. Mullen, John P. Bolt et Robert W. McClurg.

Décollage d'un Corsair de la VMF-214 depuis Barakoma, à Vella Lavella, en novembre 1943.

FIN DU PREMIER TOUR

Dans la soirée, une nouvelle se répand comme une traînée de poudre parmi les pilotes : la VMF-215 arrive le lendemain pour les relever. La bière et le scotch coulent à flots pour fêter le retour au paradis des îles Russell.

Mais les autorités supérieures ont une autre idée. À 04h00, l'officier des opérations est réveillé en sursaut par le téléphone. Ordre est donné à la VMF-214 d'aller mitrailler Kahili à l'aube. Frank Walton proteste : « Mais ces hommes sont au combat depuis quarante-deux jours, ils ont besoin de repos ». La VMF-214 est encore en activité, lui rétorque-t-on. Les pilotes, informés de la mission, se pressent autour de la tente de Walton. Boyington, qui n'a pas encore dessaoulé, arrive à demi-nu : « Laissez tomber. Ils veulent qu'on aille mitrailler Kahili, eh bien ! on va aller mitrailler Kahili. Qui vient avec moi ? » George Ashmun, Chris Magee et Bob McClurg se portent volontaires.

Voler avec la « gueule de bois » est une seconde nature pour « Pappy ». Il prétend avoir sa propre technique pour se remettre les idées en place :

« La plupart du temps, je sortais de ma tente comme un chien, à quatre pattes, et je fixais l'endroit où la lumière du mess était allumée. Mais je ne voyais pas une lumière, plutôt trois, quatre et même jusqu'à six parfois. Je savais que je me tuerais en décollant dans le noir si je voyais plus d'une lumière, parce que je savais qu'il n'y en avait qu'une. Il y avait un joli baquet près de ma tente et, quand je voyais toutes ces lumières, je plongeais la tête et les épaules dedans pour les éteindre les unes après les autres, jusqu'à ce qu'il n'en reste plus qu'une. »

Au moment de monter dans son avion, Greg est arrêté par le toubib :

– Vous n'avez pas de chaussures.

– Je n'ai pas besoin de chaussures pour piloter.

– Vous en aurez certainement besoin si vous êtes descendu.

« Doc » Reames enlève les siennes et les passe à Boyington qui les enfile.

Rencontrant en chemin un front orageux, la formation perd Ashmun, qui décide d'attaquer l'aérodrome de Ballale; il rentrera une heure et quarante minutes après son décollage. Pendant ce temps, Greg a allumé ses feux de position pour ne pas perdre ses deux autres ailiers. Mais, au-dessus de Choiseul, il les éteint, descend à une altitude inférieure et se retrouve seul. Magee et McClurg poursuivent jusqu'au terrain de Kara, sur Bougainville. Ils y incendient sept avions et font demi-tour.

De son côté, « Pappy » survole Kahili, où il ne voit rien, tire sur un navire dans le port de Tonolei, mitraille une barque au large et va se poser à Vella Lavella. Il est accueilli à bras ouverts par son vieil ami, Nathan Post, commandant la VMF-221. Manquant d'avions pour la mission du matin, Post détourne l'attention de Greg en ouvrant une bouteille de Schenley's. Il est 7 heures du matin ! Pendant ce temps, un pilote grimpe dans le Corsair de « Pappy » et exécute la mission.

Bruce Matheson revient sur le gros défaut de son *Skipper* : « Boyington était un alcoolique au sens que nous donnons aujourd'hui à ce mot, mais qui nous était inconnu à cette époque. Cela passait surtout pour une manifestation de virilité. J'ai toujours soutenu qu'il pilotait mieux saoul que beaucoup d'autres à jeun. Pour moi, c'était un pilote-né, extrêmement agressif et ne reculant devant aucun danger ».

Après deux autres patrouilles sans histoire dans la journée, le lendemain, 20 octobre, les seize Corsair en état de vol se rendent sur Vella Lavella. Les avions sont versés à la VMF-221, tandis que les pilotes s'installent à bord d'un R4D qui les ramène à Banika.

Le premier tour d'opérations de la *Black Sheep* est terminé.

VOUGHT F4U-1 (BuAer 02576)

VMF-214
1st Lieutenant Robert W. McClurg, 16 septembre 1943
1st Lieutenant Edwin L. Olander, 17 octobre 1943
Munda.

▶ Lorsqu'il revient aux Russell, après le premier tour de la VMF-214, Greg Boyington commence à faire la « une » des journaux aux États-Unis. Avec 20 victoires au compteur (incluant les six remportées en Chine), il est à cette époque le premier as américain en activité dans le Pacifique. Toujours avide de sensationnel, la presse organise les paris pour savoir qui sera le premier à dépasser le record du légendaire « as des as » de la Grande Guerre, Eddie Rickenbaker (26 victoires).

[7] Dans ses mémoires, Boyington le rebaptisera « colonel Lard », nom qui sera repris dans la série TV.

[8] Rappelons à toutes fins utiles que l'US Marine Corps est une branche de l'US Navy.

Si l'on dresse un bilan de ces cinq semaines d'activité, il semble plutôt positif, avec 57 victoires sûres et 20 probables. La VMF-214 a perdu quatre pilotes tués ou portés disparus, soit un peu moins de 15% des effectifs, ce qui peut être considéré comme un taux acceptable. Sur les 28 pilotes qui ont participé au premier tour, seuls 18 restent pour le second. Stan Bailey, John Begert, Henry Bourgeois, William Case et Henry McCartney n'en seront pas. Ayant déjà accompli deux tours d'opérations avant d'être affectés à la *Black Sheep*, ils sont rapatriés au pays. Les deux blessés, Groover et Rinabarger, reviennent à l'escadrille à la fin du mois d'octobre. Cependant, mal remis de ses blessures, ce dernier perd connaissance le jour du départ et est renvoyé aux États-Unis comme rapatrié sanitaire.

L'état-major de l'USMC ayant décidé de porter les effectifs des escadrilles de chasse à quarante pilotes, vingt et un pilotes de complément sont affectés. Parmi le personnel entrant figurent deux *Majors*, Henry S. Miller, 30 ans, qui a déjà deux tours à son actif avec la VMF-214 du temps des *Swashbucklers*, et Pierre M. Carnagey, 27 ans, qui compte un tour et une victoire probable avec la VMF-222; il remplace Stan Bailey comme officier exécutif. Chez les *Lieutenants*, on trouve Fred V. Avey, qui sera le doyen de l'escadrille (de quelques semaines l'aîné de « Pappy »), et qui est titulaire d'une victoire et demie remportée avec la VMF-213.

Peu de ces nouveaux pilotes remporteront une victoire au cours du second tour d'opérations de la *Black Sheep* et aucun ne deviendra as.

RÈGLEMENT DE COMPTES SUR LE CORAIL

Par ses manières, son attitude et sa tenue, Greg Boyington ne s'est pas fait que des amis dans l'USMC. Or, il se trouve que l'un de ses pires ennemis, le *Lieutenant Colonel* Joe A. Smoak [7], devenu officier exécutif du MAG-11, a peu apprécié la façon dont Boyington est passé au-dessus de lui lors de la création de la *Black Sheep* et il est bien décidé à prendre sa revanche. À dix jours du départ au front, Smoak convoque Boyington et lui signifie sa nouvelle affectation à Vella Lavella comme officier des opérations. Tout retourné, Greg s'en ouvre à Frank Walton : « Tout ce que j'ai pu dire, ce fut "*Yes, sir*", et j'ai pris congé. Je savais que cela ne servait à rien de discuter avec lui. On dirait qu'il a fini par m'avoir. Qu'est-ce que je peux faire ? »

Walton comprend que c'est une vraie catastrophe pour l'escadrille. Nul autre que « Pappy » n'a les épaules assez larges pour intégrer un contingent supérieur en nombre aux anciens et, en même temps, former aux tactiques de combat les « rookies » qui n'ont aucune expérience. Mais Walton a sa petite idée : « Je sais ce que vous allez faire : allez voir le général Moore, je parie qu'il n'est pas au courant ».

VOUGHT F4U-1 (BuAer 12786)

Major Gregory Boyington
VMF-214
Turtle Bay, Espiritu Santo, 26 novembre 1943.

Avion du « pool » spécialement décoré pour la presse ! Boyington ne l'a jamais piloté en combat.

VOUGHT F4U-1 (BuAer 17740)

1st Lieutenant Christopher L. Magee
VMF-214
Vella Lavella, 23 décembre 1943.

Le *Brigadier General* Moore est devenu l'adjoint du COMAIRNORSOLS (*Commander Allied Air Forces Northern Solomons*) et a gardé son affection pour Greg et le bourbon. Greg rentre à la base vers minuit, éméché mais heureux. « Je pars avec vous ! », dit-il simplement à ses pilotes. Mais ceux-ci ne se contentent pas de cette explication minimaliste; ils veulent tout savoir par le détail.

« Donnez-moi à boire et je vous raconte tout. » Fisher se dépêche d'ouvrir une cannette de bière. « Voilà. Je suis allé voir le général Moore. Bien entendu, je ne pouvais pas demander à le rencontrer pour me plaindre de ma nouvelle affectation, ma demande n'aurait pas franchi les échelons administratifs, alors je suis juste allé lui rendre une visite amicale. On a discuté un peu à propos de Munda. Puis, il m'a demandé comment allait l'escadrille. [...] Je lui ai expliqué que les gars étaient pressés de se battre, et moi aussi, mais étant donné que j'avais été affecté à ce nouveau job, naturellement, je ne partirai pas avec eux. *"Quoi ?"* a-t-il crié. *" Oui, mon général, le colonel m'a dit ce matin qu'il m'affectait à Vella Lavella comme officier des opérations, alors, je ne pourrai pas partir avec mon escadrille"*. Le général a sauté au plafond. Il a appelé son chef d'état-major qui n'était pas non plus au courant. Alors, il lui a demandé de lui passer MAG-11. Quand il a eu le colonel au bout du fil, il lui a dit : *"Qu'est-ce que c'est que cette histoire que Boyington ne part pas avec son escadrille ? ... Quoi ? ... Eh bien ! réintégrez-le, vous avez entendu ? Tout de suite ! ... Je me fous de son âge, c'est le meilleur pilote de combat que nous avons et il doit être maintenu à la tête de son escadrille. C'est bien compris ?"* »

Toutefois, Smoak n'a pas dit son dernier mot. Il convoque Boyington le lendemain matin et sous prétexte qu'il a quitté ses quartiers pour « raison personnelle » sans en aviser ses supérieurs, il le met aux arrêts. Ainsi Greg revient-il à la base porteur d'un document signifiant sa propre arrestation !

Bien que n'étant pas aux arrêts de rigueur, il est gardé jour et nuit par une sentinelle postée devant son baraquement. Cette fois, Moore ne peut intervenir, Smoak n'ayant fait qu'appliquer le règlement. Mais il connaît une autre manière de faire pression sur le colonel rancunier. Par l'entremise du *Major General* Ralph J. Mitchell, il fait adresser une lettre de félicitations à Boyington pour son premier tour d'opérations, signée du *Brigadier General* Dean C. Strother, commandant le *Solomon Islands Fighter Command*. Bien entendu, une copie est adressée à Smoak. Trois jours plus tard, celui-ci lève la punition. Mais Moore peut se montrer tout autant rancunier : quinze jours après cet incident, Smoak est nommé... officier des opérations à Vella Lavella !

OBJECTIF RABAUL

Le 1er novembre, les Marines prennent pied sur Bougainville, dans la baie de l'Impératrice-Augusta, près du cap Torokina. Une bataille navale se déroule dans la nuit et les Japonais renforcent leur flotte à Rabaul dans les jours qui suivent. Mais ils perdent la quasi-totalité de leurs bâtiments lors d'un raid aérien audacieux lancé par Halsey le 5. Cependant, à Bougainville, les troupes japonaises résistent pied à pied, retardant la progression des Marines.

Le 27 novembre, « Pappy » et les trente-huit autres pilotes de la *Black Sheep* arrivent à Vella Lavella.

« Vella Lavella était une adorable petite île, entièrement recouverte par la jungle et les cocotiers, sauf aux endroits où l'on avait bâti l'aérodrome, les routes et le camp. La piste avait été construite en faisant sauter les cocotiers à la dynamite et en arasant la poussière jusqu'à la couche de corail. »

Cependant, la guerre s'est déplacée à plusieurs milliers de kilomètres au nord-est, à Makin et Tarawa, dans les îles Gilbert. Le 12 novembre, les Japonais ont replié ce qui restait des renforts aériens prélevés sur les porte-avions qu'ils avaient envoyés à Rabaul fin octobre : 52 avions sur 173. Le timing est mauvais pour Boyington et pendant les trois premières semaines du séjour de la VMF-214, il ne verra pas l'ombre d'un « Zero ».

La première mission se déroule le 28 novembre et elle est marquée par l'amerrissage du *1st Lieutenant* John S. Brown, tombé en panne d'essence au retour; le pilote sera récupéré.

Le 29, quatre pilotes effectuent une sortie d'appui tactique au profit d'une escouade de Marines sous le feu de mortiers japonais. Par un astucieux système de panneaux déployés au sol, les troupes au sol guident les Corsair jusqu'à leurs cibles.

Le mois de décembre arrive et les jours passent : l'aviation japonaise brille par son absence. Ce n'est malheureusement pas pour autant que les missions ne comportent pas de danger. Le 12 décembre, le *2nd Lieutenant* Alan D. Marker quitte la piste à l'atterrissage et plante une roue dans la terre meuble; le Corsair passe sur le dos. Choqué et blessé à la tête, Marker est renvoyé à l'arrière.

Le 16 décembre, Denny Groover heurte un emplacement de DCA au décollage et son Corsair termine sur le dos. Le 5 décembre, il a déjà mis dans la même position un autre Corsair à Ondonga, à la suite d'une panne de freins. « Le simple fait d'avoir retourné deux Corsair en onze jours aurait conduit un pilote plus superstitieux à faire davantage attention au choix du numéro de son avion : son premier accident avait eu lieu à bord du 888 et le second à bord du 777. »

« Pappy » se morfond. S'il veut battre le record de 26 victoires établi par Eddie Rickenbaker pendant la Grande Guerre et qui a été égalé par un autre Marine, Joe Foss, dès janvier 1943, il lui faut de l'action rapidement. Alors, le 12 décembre, il monte dans un Corsair et se rend à Munda pour rencontrer Moore. Puisque l'aviation japonaise a déserté les cieux de Bougainville, il souhaite obtenir l'autorisation d'aller la chercher à Rabaul. Moore lui explique qu'une convention passée entre Halsey et McArthur a établi les zones d'intervention réservées à la Navy [8] et à l'Army Air Force. Or, Rabaul se trouve sous la responsabilité de l'AAF et, d'ailleurs, la 5th *Air Force*, qui s'en occupe activement depuis trois mois, a fait savoir qu'il n'y a plus de cibles valables à attaquer. Toutefois, il se trouve que le commandant de l'aviation dans les Salomon est un Marine, le *Major General* Ralph J. Mitchell, et que Rabaul est placé sous sa juridiction. Quelle a été l'influence de Moore ? La démarche de Boyington est-elle tombée au bon moment ? Quoi qu'il en soit, quatre jours plus tard, les commandants des escadrilles de chasse basées dans les Salomon sont convoqués à Munda pour une conférence. Greg en revient tout sourire au dehors : Mitchell l'a chargé de commander une mission sur Rabaul !

Et pas n'importe quelle mission, puisqu'elle se compose de 8 F4U Corsair de chacune des VMF-214, 222 et 223 de Vella Lavella, 8 de la VMF-216 d'Ondonga, 8 F6F Hellcat de la VF-40 de Vella Lavella et 16 de la VF-33 d'Ondonga, ainsi que de 24 Kittyhawk IV des N° 14 et 16 (RNZAF) *Squadrons* également basés à Ondonga : 80 chasseurs en tout. Ce sera la première fois que Rabaul sera survolé et attaqué par des monomoteurs et nul ne doute que ce « détail » ne passera pas inaperçu des Japonais, ce qui ne devrait pas améliorer leur moral...

Le briefing est organisé par Frank Walton à Vella Lavella dans la soirée du 16. À la fin, il demande :

– Y a-t-il des questions que vous voudriez poser au *Major* Boyington ?

– Oui, fait un commandant d'escadrille de la Navy. Je voudrais savoir quelles tactiques il pense utiliser si nous avons un contact avec l'ennemi.

Boyington se lève.

– Quelles tactiques ? Vous n'avez pas besoin de tactiques. Si vous voyez des « Zero », vous les descendez, c'est tout.

« Il n'y eut pas d'autres questions », conclut Walton.

L'opération commence le 17 novembre à 05h15, quand « Pappy » décolle en tête, rapidement suivi par Bob McClurg, Chris Magee, « Deejay » Moore, Sandy Sims, John Brown, « Junior » Heier et Bruce Ffoulkes. À l'escale de Torokina, Ffoulkes termine en pylône, mais il peut repartir sur un Corsair emprunté sur place. Bob Bragdon, qui a passé la nuit à Torokina, se joint à la formation.

Les Kittyhawk néo-zélandais, qui volent en tête de la formation et à l'altitude la plus basse (3 000 à 4 500 mètres) sont coiffés par douze Zeke de la 204 *Kôkûtai*, auxquels ne tardent pas à se joindre d'autres des 201 et 253 *Kû*. Le *Wing Commander* Trevor O. Freeman est touché et disparaît vers la Nouvelle-Irlande en perdant son glycol. Un autre Kittyhawk est victime d'une collision avec le Zeke de l'enseigne de vaisseau Masajiro Kawato, un pilote dont on reparlera plus tard. Kawato sera repêché par pure chance, les Japonais ne s'étant jamais préoccupés d'organiser des secours en mer...

La *Black Sheep* se présente en vue de l'objectif à 7 800 mètres. Bob McClurg aperçoit juste en dessous de lui un hydravion Rufe : « La chose qu'il ne faut jamais faire, c'est de rompre la formation. Il faut rester avec sa patrouille. J'étais un peu détaché du reste quand j'ai vu cette andouille tout en bas. Je suis descendu juste un peu et me suis faufilé jusqu'à lui. Il volait droit devant lui. Simple comme bonjour. J'ai repris ma place dans la formation et Boyington m'a regardé en montrant son poing. Puis, avec un mouvement du doigt, il m'a fait comprendre : arrête tes conneries. »

Don J. « Deejay » Moore rentre avec deux Zeke abattus au-dessus de Simpson Harbor, mais en raison d'un gros orage, il s'égare et, presque à court de carburant, il a la chance de trouver les îles Treasury où les Seabees sont en train de terminer une piste. Il heurte un obstacle à l'atterrissage et termine sur le dos. Assommé par le choc, il est dépouillé de divers accessoires, comme sa montre, par les hommes du chantier venus à son secours. Il rentrera à Vella Lavella trois jours plus tard.

Avec seulement les trois victoires de la VMF-214, une attribuée à la VF-33 et cinq aux Kiwis, cette mission peut difficilement être qualifiée de succès, dans la mesure où deux pilotes néo-zélandais ont été portés disparus et où la VMF-214 a perdu son cinquième Corsair depuis le début de son second tour. La faute en incombe d'abord aux Japonais qui ont refusé le combat, ensuite à la méthode employée : la formation était beaucoup trop importante et trop hétérogène pour être efficace.

Une mission identique est planifiée pour le lendemain sous les ordres du *Major* Pierre Carnagey, mais elle est décommandée en raison de mauvaises conditions atmosphériques.

MERRY X-MAS « PAPPY »

Le 23 décembre, une nouvelle mission sur Rabaul est commandée, tout aussi ambitieuse que les deux précédentes. Cette fois, pas moins de 120 appareils y prennent part, dont 24 B-24. Les chasseurs sont répartis en deux groupes, un qui accompagne les bombardiers et un qui partira une heure et quinze minutes plus tard. Huit Corsair de la 214 commandés par Carnagey font partie du premier groupe et huit autres, menés par Boyington, du second. Les chasseurs sont placés sous les ordres du *Major* Marion E. Carl de la VMF-223.

La présence des Liberator semble avoir fait réagir les défenseurs, car dès qu'ils se présentent en vue de Simpson Harbor, ils sont attaqués par une douzaine de « Zero ». Pendant que le groupe de Carnagey essaie de les protéger avec l'aide de Hellcat de la Navy et de P-38 de l'Air Force, les 48 chasseurs commandés par Marion Carl entrent en action.

Le timing est parfait, mais il est entièrement dû au hasard : les B-24 sont arrivés avec une demi-heure de retard sur l'horaire à cause de vents contraires et les chasseurs de Carl avec une demi-heure d'avance !

Boyington et sa patrouille survolent le canal de St. George à 5 400 mètres quand est donné le signal de l'attaque à 13h50. Pour ce groupe, qui n'a pas d'escorte à assurer, c'est « chacun pour soi ». Apercevant un « Zero », Greg fond dessus par un long virage et ouvre le feu à 15 mètres; le chasseur prend feu et son pilote saute. Greg remonte alors à 3 300 mètres et aperçoit deux autres Zeke environ 300 mètres plus bas. L'un doit être endommagé, parce qu'il suit une trajectoire rectiligne horizontale, tandis que l'autre zigzague au-dessus. Le Corsair arrive à 30 mètres derrière le premier après un virage à plat. Le pilote évacue le « Zero » quand il commence à prendre feu. L'ailier commet l'erreur de descendre à 100 mètres pour survoler l'endroit où le parachute a touché l'eau et se coupe ainsi toute possibilité de manœuvrer.

Greg pique sur lui avec le soleil dans le dos et ouvre le feu à bout portant, transformant le Zeke en une boule de feu qui percute la mer sur le dos.
Greg doit attendre vingt minutes avant de voir un nouvel avion ennemi. À 14h10, il croise un groupe de neuf Zeke évoluant 2 500 mètres plus bas. Il se laisse tomber en douceur, soleil dans le dos, et vise le dernier de la formation qui ne l'a pas vu arriver. Il ouvre le feu à 100 mètres, tirant sans discontinuer jusqu'à ce qu'il passe en dessous. Il voit des morceaux du capot se détacher, puis le Zeke prend feu et tombe en flammes. Les autres se dispersent, puis se regroupent pour donner la chasse au Corsair, mais ils doivent renoncer après une poursuite d'une dizaine de minutes.
« Junior » Heier, désormais *Captain*, poursuit un Tony, mais il n'a qu'une seule mitrailleuse qui fonctionne. Cela s'avère néanmoins suffisant : « Je devais faire des "S" pour éviter de le dépasser. Il a cabré très lentement et a entamé un joli virage sur la gauche et je pouvais voir un tas de trous sur toute la longueur du fuselage. Puis il y a eu cette jolie petite fumée blanche qui s'est échappée sur le côté et qui est progressivement devenue noire. Je suis venu à sa hauteur, pour ainsi dire aile dans aile, pour regarder le pilote. Il était affalé dans le cockpit. »
Heier revendique un Tony sûr et deux probables. Ce n'est pas la première fois que les pilotes américains revendiquent des Tony au-dessus de Rabaul, mais cela reste inexplicable, parce que les deux dernières unités de l'Armée impériale à voler sur Ki.61 à Rabaul, les 68 et 78 *Sentai*, avaient été repliées sur la Nouvelle-Guinée depuis la fin août.

Robert W. McClurg

Peu après ce combat, Heier est séparé de son ailier, Bruce Ffoulkes, qui décide de grimper seul au combat; il ne le reverra jamais. Mais il n'est pas la seule perte du jour à la VMF-214. Pierre Carnagey et Jimmy Brubaker ont été aperçus pour la dernière fois auprès des B-24, assaillis par une nuée de « Zero ». Ce 23 décembre, qui voit la *Black Sheep* remporter 16 nouvelles victoires, sera le jour le plus triste de l'escadrille. Cette mission donnera néanmoins deux « as » de plus à l'escadrille, John Bolt et Bob McClurg.
Dans son autobiographie *Baa Baa Black Sheep*, Greg Boyington situe ce combat le jour de Noël, mais bien qu'il y ait eu une mission ce jour-là, qui amène 7 nouvelles victoires à la 214, il n'y a pas participé. Et pour cause... il ne dessaoule pas pendant les trois jours qui suivent ses quatre victoires, qui portent son palmarès « officiel » à 24... soit à deux longueurs de Rickenbaker et de Foss. Le médecin de la 214, « Doc » Reames, le décrit comme maniaco-dépressif, conséquence du stress et de la fatigue mais aussi de l'alcool. Bruce Gamble signale que la veille de Noël, trois F4U-1 « Birdcages » sont convoyés à Guadalcanal pour être rayés des contrôles et échangés contre trois F4U-1 à verrière bombée, dont deux – les 883 et 915 – seront utilisés par « Pappy » pour la suite de ses missions.

L'obsession du record

Un nouveau « cirque » de grande envergure se met en branle le 27 décembre à 06h15. Malgré les demandes de « Pappy » pour l'emploi de formations plus petites, ce sont 64 Corsair et Hellcat qui se rangent sous son commandement tactique. L'objectif et les méthodes sont toujours les mêmes.
Cette mission fait deux heureux, « Mo » Fisher et Paul Mullen, qui, avec respectivement deux Zeke et un « Zero », allongent la liste des « as » de la *Black Sheep* de deux unités. Greg s'offre un Zeke pour porter son palmarès à 25 victoires.
Le « record » devient alors une obsession, pour la presse, désormais présente à chaque retour de mission, et pour Boyington dont l'humeur devient massacrante, mais aussi pour COMAIRNORSOLS qui demande une mission pour le 28 décembre qui n'a pas été planifiée selon le préavis habituel. Curieusement, son commandement en est confié au *Major* Rivers J. Morrell de la VMF-216 qui mène l'expédition composée de 46 appareils, exclusivement des Corsair de l'USMC.

◀ Le 17 décembre 1943 échoit à Greg Boyington l'honneur de commander une imposante formation de 80 chasseurs pour la première mission de monomoteurs au-dessus de Rabaul.
Au premier plan, les F4U de la *Black Sheep* et derrière, on distingue quelques F6F et les casseroles blanches de Kittyhawk néo-zélandais, à Totokina, où les unités se sont rassemblées pour ravitailler.

▶ Un Corsair de la VMF-214 se présente à l'atterrissage sur la piste avancée du cap Torokina, sur l'île de Bougainville, le 12 décembre 1943.

VOUGHT F4U-1 (BuAer 17875)

1st Lieutenant John F. Bolt Jr., 23 décembre 1943
Captain Edwin L. Olander, 28 décembre 1943
VMF-214, Vella Lavella.

Selon la *Black Sheep*, Morrell commet une grave erreur : « Faisant remonter le canal de St. George à la formation, Morrell entame un large cercle à 6 600 m depuis le nord de Rabaul, passant au large de la Nouvelle-Bretagne et revenant sur le canal, perdant de l'altitude et faisant un tel détour que les avions ennemis décollant de l'aérodrome de Lakunai ont tout le temps de grimper à leur altitude avant que la formation n'ait achevé son premier tour ».

Une soixantaine de « Zero » attendent les Corsair avec l'avantage de l'altitude. Si Morrell commet la faute initiale, l'attitude d'un chef de section de la 214 n'arrange pas les choses. J. Cameron Dustin, qui termine bientôt son troisième tour sans la moindre victoire, semble avoir été mû par le désir de remédier à cet état de fait. Il entraîne brusquement sa section dans une chandelle à l'attaque d'une dizaine de chasseurs japonais évoluant à plusieurs centaines de mètres au-dessus. Bruce Matheson, Ed Olander et Red Bartl s'accrochent à leur hélice alors que le badin descend lentement mais inexorablement. Olander et Matheson, comprenant qu'ils font des cibles faciles, ont le réflexe d'effectuer un retournement brutal. Dans son piqué, Olander accompagne un Zeke qui, lui, ne redressera pas et percutera la mer. Coincé par six « Zero », il est durement châtié, mais parvient à échapper à leurs griffes. Matheson trouve refuge dans un nuage. Personne ne verra Dustin et Bartl tomber sous les balles japonaises.

◀ Vella Lavella, le 6 janvier 1944. La VMF-214 vient d'être retirée des opérations et le soulagement se lit sur les visages. De gauche à droite, au premier rang : *1st Lieutenants* Burney L. Tucker, Rufus M. Chatham Jr., Harry C. Johnson et *Captain* Gelon H. Doswell; au second rang, *1st Lieutenants* John F. Bolt et Don J. Fisher, *Lieutenant (MC)* James M. Reames (chirurgien) et *1st Lieutenant* Denmark Groover Jr. L'amalgame entre les anciens et les nouveaux s'est fait rapidement et sans problème.

La section de Greg n'est pas davantage à la fête. Ils aperçoivent Don Moore légèrement à la traîne avant d'engager le combat contre une quinzaine de chasseurs ennemis qui leur plongent dessus. Ils ne le reverront jamais.

Les survivants de la *Black Sheep* rentrent individuellement. Greg va se poser à Torokina, où il passera la nuit. Seuls Magee, McClurg, Olander et Matheson reviennent chacun avec une victoire confirmée; Boyington revendique un Tojo probable (un avion qui n'a jamais été déployé à Rabaul). C'est chèrement payer la disparition de trois pilotes !

Le 30 décembre, une mission à demi avortée permet néanmoins à Olander d'accrocher sa cinquième victoire et de devenir « as » à son tour.

À mesure que la presse fait monter la pression, « Pappy » devient de plus en plus ombrageux. Le lendemain soir, il est interviewé par un correspondant de guerre alors qu'il dîne au mess :

– Alors, "Pappy", qu'en pensez-vous ? Est-ce que vous aurez une autre chance de battre ce record ?

– Je n'en sais rien.

– Bon, mais si vous l'avez, allez-vous le battre ? Est-ce qu'une ou deux victoires de plus vous suffiront ou irez-vous en chercher d'autres ?

Boyington explose : « Nom de Dieu ! mais pourquoi vous ne me foutez pas tous la paix ? Je n'en sais rien si je vais le battre ou pas. Laissez-moi tranquille jusqu'à ce que je le fasse ou que je sois descendu. »

Il tape du poing sur la table, attrape son assiette et balance son contenu en plein visage du journaliste.

Frank Walton : « Cette nuit-là, nous en avons discuté, le "Doc" et moi, et avons décidé qu'il serait préférable qu'il ne vole pas le jour de l'An. Il dormait encore quand les gars ont décollé pour Rabaul et il était furieux quand il a découvert qu'ils étaient partis sans lui. Cependant, il s'est détendu quand ils sont rentrés sans avoir rencontré l'ennemi ».

Dans la journée, Greg est convié à une longue marche dans la jungle, histoire de lui changer les idées. De retour vers 17 heures, il est si fatigué qu'il va au lit après une bonne douche et ne se réveille que le lendemain pour la mission du matin.

Le 2 janvier 1944, il fait beau et Greg décolle pour mener 36 Corsair des Marines et 20 Hellcat de la Navy pour un nouveau « sweep » au-dessus de Rabaul. Tout à coup, le moteur de Boyington se met à cracher de l'huile qui gicle sur le pare-brise et oblitère la vue du pilote vers l'avant. Fred Losch :

« Quand il a réduit les gaz, nous en avons tous fait autant. Nous volions en formation très serrée et nous frôlions le décrochage. Il a ouvert sa verrière, défait ses harnais, pris son mouchoir et a tenté d'essuyer l'huile sur

VOUGHT F4U-1 (BuAer 17883)

Major Gregory Boyington
VMF-214
Vella Lavella, 27 décembre 1943 et 2 janvier 1944.

le pare-brise. [...] Il approchait du record de vingt-six victoires et subissait une terrible pression. Chaque fois qu'il partait en mission, tout le monde l'attendait à son retour pour lui demander : *"Alors, comment ça s'est passé ?"* Bon sang, c'était vraiment terrible à voir. »
C'est un Boyington très frustré qui doit se résoudre à faire demi-tour. Pour la petite histoire, la 214 enregistre une seule victoire sûre (Losch), une probable et deux endommagés.

BYE BYE BLACK SHEEP

Un autre « sweep » est planifié pour le lendemain, 3 janvier. Greg décolle de Torokina à 06h30 à la tête de 46 chasseurs : 8 Corsair de la 214, 12 de la 211 et 8 de la 224, plus 16 Hellcat de la VF-33.
Ken Walton rapporte la suite vue du sol :
« Nous attendions le retour à Vella en fin de matinée et, bien avant l'heure, la tente d'alerte était pleine de monde venu savoir s'il avait battu le record. À 10h00, les premiers avions étaient de retour à Bougainville. À 11h30, Matheson s'est posé et a donné les premières nouvelles. Il avait vu "Pappy" et Ashmun attaquer 15 "Zero" et "Pappy" en avait descendu un ! Nous étions tous très excités – celui-là lui permettait d'égaler le record. Y en avait-il d'autres ?
« Au fil des minutes, d'autres pilotes revinrent. Je suis allé leur parler. Non, ils n'avaient vu ni Boyington ni Ashmun. J'ai demandé aux Opérations de vérifier auprès de Munda, Ondonga et des Treasury pour voir s'ils avaient atterri. Ils devaient bien être quelque part au sol, à l'heure qu'il était, ils n'avaient plus d'essence.
« Et, petit à petit, on a commencé à comprendre que "Pappy" et Ashmun étaient portés disparus. »
Dans *Baa Baa Black Sheep*, Greg Boyington rapporte ce qui sera son dernier combat :
« J'ai repéré quelques avions qui montaient vers nous à travers une formation nuageuse éparse. J'ai appelé les pilotes derrière moi : *"On descend et on se met au travail"*. George [Ashmun] et moi avons piqué en premier. J'ai tiré une longue rafale sur le premier avion ennemi qui approchait et, une fraction de seconde plus tard, j'ai vu le Nip se catapulter hors de son avion qui a pris feu. George a crié à la radio : "Gramps [9], *t'en a mis un en feu !"*
« Ensuite, lui et moi sommes descendus pour continuer la bagarre avec le reste des avions ennemis. Nous pensions que toute notre bande allait nous suivre, mais les nuages ont dû nous cacher à leur vue. George et moi n'y avons pas trop fait attention, parce que nous pensions que le reste des gars serait avec nous dans quelques secondes, comme cela avait toujours été le cas.
« Tombant sur une dizaine d'avions ennemis, George et moi avons commencé à tirer. Nous avons vu arriver des avions au-dessus de nous et avons pensé que c'étaient les nôtres – en fait non. Nous avons été coiffés par une vingtaine d'avions ennemis. George et moi avons zigzagué selon la fameuse tactique de la "Thatch wave", protégeant mutuellement nos angles morts sur nos arrières. J'ai vu George tirer sur un avion qui a dégagé en piqué, environné de flammes.

[9] *Gramps*, abréviation de *Grand Father* (grand-père), est en fait le seul surnom de Boyington utilisé par ses pilotes. *Pappy* est une invention de la presse qui date de la période qui a immédiatement suivi sa capture.

▼ **De gauche à droite :**
Don H. Fisher. Il devient as le 27 décembre 1943 avec un doublé qui porte son palmarès total à six victoires confirmées et une probable. Il prendra ensuite part à la guerre de Corée et quittera l'USMC avec le grade de *Colonel*.

William N. Case. Il est promu *Captain* le 20 décembre 1943. Il participe à la guerre de Corée avec le grade de *Major* au cours de laquelle il reçoit une *Letter of Commendation with Ribbon and V* de la part du secrétaire à la Marine.

John F. Bolt Jr. Il commence ses études de droit à l'Université de Floride qu'il finance en entrant dans les Marine Corps Reserves. Il décrochera sa licence 28 ans plus tard !

Une seconde plus tard, j'ai fait subir le même sort à un autre avion. Et c'est là que j'ai vu l'avion de George commencer à fumer et il est parti en léger piqué. J'ai compris que quelque chose d'horrible venait de lui arriver. J'ai hurlé : *"Pour l'amour de Dieu, George, pique !"*

« Nos avions pouvaient piquer plus vite que n'importe quel chasseur jap de l'époque, à l'exception, peut-être, du Tony. Mais, apparemment, George ne m'a pas entendu ou ne pouvait plus rien faire. Il a continué à perdre lentement de l'altitude. [...] J'ai grimpé pour me placer derrière les Nips qui plongeaient sur lui tout au long de sa descente vers la mer. Il y en avait tellement que je ne me souciais même pas d'utiliser mon collimateur électrique, mais je continuais à balancer mon avion de droite à gauche au palonnier pour les arroser de balles et les obliger à dégager pour permettre à George de sauter ou piquer – enfin, de faire quelque chose.

« Mais ce qui lui était arrivé était en train de m'arriver. J'ai senti des impacts sur mon blindage, derrière mon dos, comme des grêlons sur un toit métallique. Je voyais les tirs ennemis gagner la racine de mes ailes en faisant des dessins. L'avion de George a pris feu et s'est écrasé dans l'eau quelques instants plus tard. À ce moment, il ne me restait plus rien à faire. J'avais fait tout ce que je pouvais. J'ai décidé de me dégager des Nips. J'ai tout balancé en avant – pleins gaz droit devant – et basculé le nez de mon avion pour prendre un peu plus de vitesse, jusqu'à ce que la proximité de l'eau m'oblige à redresser. J'avais parcouru près d'un kilomètre à quatre cents nœuds, lorsque, tout à coup, mon réservoir principal a pris feu devant moi. J'ai eu comme la sensation d'ouvrir la porte d'un fourneau pour y plonger la tête.

« Bien qu'à une cinquantaine de mètres au-dessus de l'eau, je n'avais aucune chance de gagner de l'altitude. J'avais conscience que, si j'essayais, je serais cuit en quelques secondes. D'abord étonné, j'ai pensé : *"Alors, cette fois, vous m'avez eu, n'est-ce pas les petits malins ?"* Et puis, j'ai pensé : *"Oh ! non, pas encore"*. Il ne restait plus qu'une chose à faire. J'ai attrapé la corde de mon parachute de la main droite et défait mes harnais de l'autre, puis j'ai poussé de toutes mes forces avec les pieds le manche en avant. En faisant cela, mon corps a encaissé toute la force centrifuge. Je devais bien peser une tonne à ce moment. Si j'avais eu une troisième main, j'aurais pu ouvrir la verrière. Mais tout ce que je pouvais faire, c'était de provoquer cette propulsion. Je ne sais pas si je suis passé à travers la verrière ou si je l'ai arrachée.

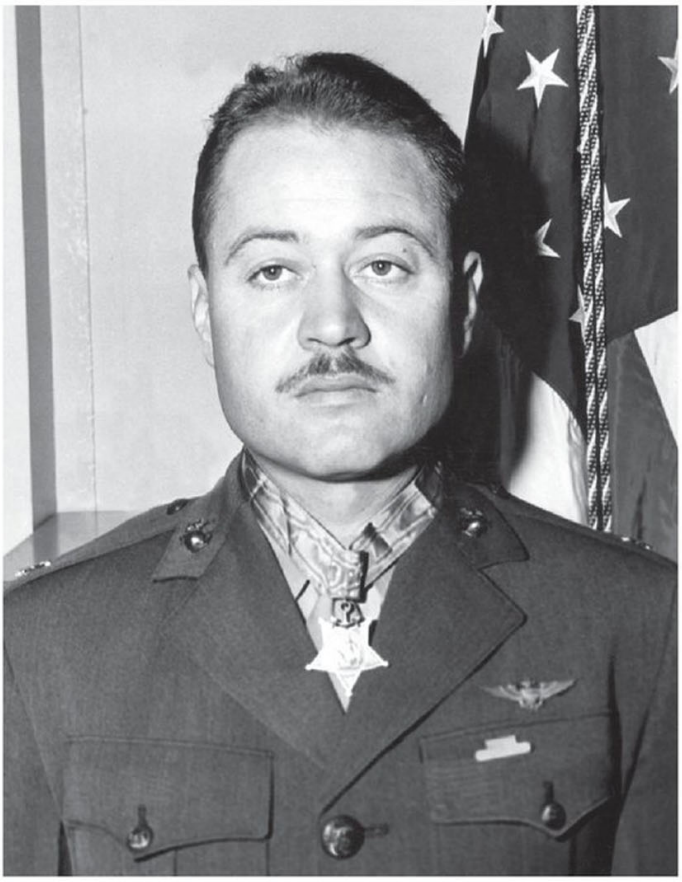
« J'ai ressenti une secousse sur la tête et j'ai su que mon parachute s'était ouvert – quel soulagement. Puis, j'ai reçu un violent coup sur le flanc et je me suis retrouvé dans l'eau. »

À Vella Lavalla, les pilotes cherchent à organiser les secours. Cependant, les opérations en cours ne laissent que peu de temps pour les recherches. Le *Captain* I. H. Howe est parachuté pour prendre le commandement de l'escadrille. Le moral en a pris un coup, c'est certain, tant Boyington paraissait invulnérable, indestructible, mais les pilotes de la *Black Sheep* achèveront les missions des tout derniers jours de leur tour d'opérations en ajoutant quatre victoires à leur palmarès.

Le soir du 6 janvier 1944, la VMF-214 est retirée des opérations. Deux jours plus tard, tout le personnel quitte Vella Lavella à bord d'avions de transport. Le personnel technique est aussitôt rapatrié aux États-Unis. En dépit du désir des pilotes, appuyé par une requête du général Moore, la VMF-214 est officiellement « désactivée ». Les pilotes qui ont accompli leur(s) tour(s) d'opérations sont renvoyés dans leurs foyers, le reste affecté à d'autres unités.

La VMF-214 sera recréée le 8 février 1944 à Santa Barbara (Californie) et sera embarquée à bord du porte-avions *Franklin* jusqu'à ce que celui-ci soit endommagé par un Kamikaze et qu'il retourne aux USA en mars. Cette nouvelle VMF-214 n'a aucun rapport avec la *Black Sheep*.

Lors de ses deux tours d'opérations, la VMF-214 a remporté 96 victoires sûres et 28 probables pour la perte de 12 pilotes tués, disparus ou faits prisonniers et deux blessés qui n'ont pas repris le combat.



▲ Greg Boyington, le visage émacié à la suite de sa longue et dure captivité, pose avec la *Medal of Honor* que lui a passée autour du cou le président Harry Truman, le 5 octobre 1945. Ses pensées sont manifestement ailleurs...

GRANDEUR ET DÉCADENCE

Huit heures après sa chute brutale dans l'eau, Greg est recueilli par un sous-marin japonais qui passe dans le coin. Il est sain et sauf, mais il ne peut prévoir combien de temps sa bonne fortune durera, car, quand un aviateur allié tombe entre les mains des Japonais, il est davantage capturé que fait prisonnier. D'ailleurs, tout au long de sa captivité, Greg ne manquera pas d'apprécier le sens très particulier de l'hospitalité de ses gardiens. Il est d'abord interrogé de manière très musclée à la *Kampetai* de Rabaul où, sur les cent vingt-six détenus, seuls huit seront retrouvés vivants après la fin de la guerre. Par chance, l'interprète se sert du prétexte de convoyer « d'importants » prisonniers jusqu'au Japon pour fuir l'enfer de Rabaul en leur compagnie. Le 7 mars 1944, au terme d'un voyage harassant, Boyington arrive au camp d'Ofuna, près de Yokohama. Ses conditions de détention vont (légèrement) s'améliorer quand ses geôliers apprennent qui il est vraiment.

En effet, depuis le début du mois de janvier, la presse américaine ne cesse de consacrer de longs articles dithyrambiques au héros du Pacifique qui vient d'égaler le record de Rickenbaker. Les journalistes interviewent son ex, ses enfants, ses amis... À tel point que l'USMC décide que ce héros qui fait la « une » des médias mérite la plus haute récompense : la *Congressional Medal of Honor*, que le président Roosevelt conserve par-devers lui en attendant de la lui remettre en main propre; après tout, il n'est que « MIA » (*Missing In Action*, porté disparu). Et il reçoit la *Navy Cross* pour faire bonne mesure et est même promu au grade de *Lieutenant Colonel*...

Début avril 1945, Greg et quelques autres sont transférés au camp d'Omori, en face de Tokyo, où les conditions de détention sont bien pires qu'à Ofuna. Le 29 août, un détachement de la Navy libère plus de six cents prisonniers de guerre à Omori, parmi lesquels Greg Boyington.

Son calvaire est terminé, ses ennuis pas vraiment.

Le 6 septembre 1945, il est officiellement réintégré dans le corps des Marines. Ses deux victoires du 3 janvier, bien qu'obtenues sans témoin, lui sont homologuées, portant son palmarès – gravé dans le marbre des citations officielles – à 28 victoires, soit deux de mieux que Rickenbaker. Il est donc considéré comme « l'as des as » de l'US Marine Corps, mais il ne sera pas « l'as des as » américain, devancé par Bong et McGuire de l'USAAF et McCampbell de l'US Navy. Malgré la cure de désintoxication offerte par le gouvernement japonais et ses promesses, Boyington ne tarde pas à être rattrapé par ses vieux démons. Ravagé par des romances tapageuses, des divorces, des remariages et des dettes colossales, « Pappy » glisse sur la pente savonneuse. Son état de santé déclinant permet à l'USMC de se débarrasser d'un héros devenu vraiment trop encombrant. Le 1er août 1947, Greg est poussé à la retraite avec le grade de *Colonel*.

Masajiro Kawato

Le retour à la vie civile est pour le moins difficile. Il devient représentant et change de boutique tous les quatre matins. Il vend de tout : assurances, bijouterie, bière... Il tâte même du catch professionnel. Il ne garde aucune place plus de quatre mois.

En 1958, il publie ses mémoires qui lui rapportent beaucoup d'argent, puis deux ans plus tard un roman tiré de ses aventures avec les Tigres Volants (*Tonya*). En 1975, Stephen Cannell écrit un scénario pour la télévision tiré de son autobiographie. Revu et amélioré par Philip De Guerre, il donnera la célèbre série *Baa Baa Black Sheep*, connue en France sous le titre de *Les têtes brûlées*. Bien que les scénaristes aient tordu le bras à la réalité en de nombreuses occasions, Greg éprouve un grand plaisir à participer au tournage : « Je suis Robert Conrad avec quelques rides », plaisante-t-il.

Hélas, sous le double effet de l'abus d'alcool et de tabac, son état de santé se dégrade peu à peu et Gregory « Pappy » Boyington s'éteint d'un cancer à l'hôpital de Fresno, le lundi 11 janvier 1988 à 4 heures du matin.

« L'AFFAIRE » KAWATO

En 1978, un ancien pilote de la Marine impériale japonaise du nom de Masajiro Kawato publie ses mémoires sous le titre de *Flight into conquest*, rapidement changé en *Bye bye Blacksheep*. Avec ce livre, il jette un pavé dans la mare : J'ai abattu Pappy Boyington !

Il attire ainsi l'attention de Henry Sakaida, un historien bien connu pour ses recherc hes sur l'aviation japonaise pendant la Seconde Guerre mondiale. Avec l'aide d'autres chercheurs, comme l'Australien Lex McAulay, et des anciens de la Marine impériale encore vivants à l'époque, il essaie de réconcilier les informations publiées par Kawato avec les archives officielles des deux camps. Le résultat est assez inquiétant : sur un grand nombre de ses revendications – Kawato estime le nombre de ses victoires entre 18 et 19 – rien ne concorde.

Alors, qu'en est-il de son allégation concernant Boyington ?

Le *War History Office* des forces armées japonaises confirme que Kawato a bien participé à la mission du 3 janvier 1944. Trente-sept « Zero » de la 253 *Kû* commandés par le lieutenant de vaisseau Kenji Nakagawa ont décollé à 06h10 et ont engagé le combat contre une formation d'une trentaine de Corsair à 06h50. La *Kôkûtai* a revendiqué cinq victoires sûres et deux probables et la 204 *Kû*, qui s'est jointe au combat, deux sûres et une probable.

Kawato volait dans le deuxième groupe de 22 « Zero » de la 253. On sait même qu'il était le n° 3 d'une section de quatre appareils sous les ordres de l'enseigne de vaisseau Takamori Yamanaka.

Henry Sakaida recueille l'avis du Dr. Musamichi Inoki et de son assistant au Service historique de la Guerre, M. Masahiro Yoshimatsu :

« Kawato Masajiro pilotait le troisième avion d'une formation de quatre et sa mission était de couvrir les chasseurs japonais engagés dans un combat aérien au cours duquel le *Major* G. Boyington a été abattu. Kawato Masajiro avait la réputation d'avoir du cran parmi ses camarades. Son courage au combat n'est pas en question, mais en ce qui concerne la bataille aérienne du 3 janvier 1944, sa revendication est sans fondement et n'est étayée par aucun fait objectif. »

Kawato explique qu'il a repéré l'avion de Boyington au-dessus de l'île du Duke of York, alors qu'il était poursuivi par d'autres « Zero », décrivant la manière dont il lui a donné la chasse et dont il a logé 15 ou 16 obus de 20 mm dans son F4U tandis qu'il « se dirigeait vers Rabaul, où se trouvait notre base ». Selon lui, l'avion a pris feu et le pilote a sauté.

Interrogé par un journaliste lo Henry Sakaida joint alors Boyington par téléphone :

« J'étais très loin de l'île du Duke of York ou de Rabaul le jour où j'ai été descendu. Pour commencer, le nom de Rabaul signifiait pour nous "le secteur de Rabaul" et pas nécessairement la ville de Rabaul ou son port. Kawato a pris ce que j'ai écrit dans mon livre au pied de la lettre. »

L'histoire s'éclaire un peu plus. Boyington explique qu'il a fait connaissance de Kawato alors qu'il travaillait comme consultant pour la série TV. Lors de leur première rencontre, un interprète a demandé à Kawato s'il avait entendu parler de Boyington et de la *Black Sheep*. Kawato avait répondu que non. Les deux hommes avaient passé un moment agréable à discuter et Greg lui avait même dédicacé un exemplaire de son livre.

« Après la diffusion des premiers épisodes de la série, j'ai eu un appel téléphonique de Kawato, dira Boyington. Il m'a dit qu'il venait de terminer la lecture de mon livre et qu'il était désolé de me dire qu'il était le pilote du "Zero" qui m'avait descendu. Il ne savait pas comment s'en excuser.

« En ce qui concerne l'avion que je pilotais, j'avais pris celui de Marion Carl à Vella dans l'après-midi du 2 janvier. J'ai conduit à Bougainville les chasseurs qui devaient décoller le lendemain matin pour Rabaul. »

Ce jour-là, Boyington pilotait le BuAer 17915, qui n'était pas l'avion de Marion Carl, et que « Pappy » avait déjà piloté le 27 décembre. De toute façon, Kawato ne pouvait pas connaître l'immatriculation de l'avion de Boyington dans la mesure où les pilotes n'avaient pas de monture affectée en propre. Quelle conclusion peut-on donner à cette affaire ? Un prétendu as inconnu de la Marine impériale s'est vanté d'avoir abattu un *Major* du corps des Marines parce que celui-ci devait une grande notoriété à un palmarès qui comptait des victoires qu'il n'a probablement jamais remportées. Curieux remake de l'arroseur arrosé...

Quels qu'aient été ses défauts, personne ne peut contester que Greg Boyington a été un pilote hors de pair. Plus guerrier que soldat, il a toutefois eu la chance de se retrouver dans le contexte favorable d'une zone d'opérations oubliées des dieux et où il n'avait pas à subir le poids quotidien d'une hiérarchie qu'il supportait mal. Plus qu'un chef d'escadrille, il a surtout été un meneur d'hommes d'exception. Il est vraisemblable que sans « Pappy » Boyington à sa tête, la VMF-214 n'aurait pas eu les mêmes résultats. ■

PALMARÈS DE LA VMF-214 *BLACK SHEEP*

PREMIER TOUR

16.09.43	Maj G. Boyington	4 Hap
	Maj G. Boyington	Zeke
	1/Lt J.F. Begert	2 Zeke
	1/Lt D.H. Fisher	2 Zeke
	1/Lt R.W. McClurg	Zeke
	1/Lt R.A. Alexander	Zero
18.09.43	1/Lt C.L. Magee	2 Val
	1/Lt W.N. Case	Zeke
23.09.43	1/Lt H.A. McCartney	Zeke
	1/Lt J.F. Bolt Jr.	2 Zeke
	1/Lt P.A. Mullen	Zero
26.09.43	1/Lt P.A. Mullen	Zeke
27.09.43	1/Lt W.N. Case	Zeke
	Maj G. Boyington	Zeke
	1/Lt D.H. Fisher	Zeke
	1/Lt D.J. Moore	Zero
04.10.43	Maj G. Boyington	3 Zeke
10.10.43	1/Lt E.L. Olander	Zero
11.10.43	1/Lt W.N. Case	Zeke
14.10.43	1/Lt W.N. Case	Zero
15.10.43	1/Lt W.N. Case	2 Zero
	1/Lt W.T. Emrich	2 Zero
	2/Lt B.L. Tucker	Zero
	Maj G. Boyington	Zeke
17.10.43	1/Lt J.F. Bolt Jr.	Zeke
	Maj G. Boyington	3 Zeke
	1/Lt C.L. Magee	2 Zeke
	1/Lt B.J. Matheson	Hap
	1/Lt E.L. Olander	Zero
	2/Lt B.L. Tucker	2 Zeke
	1/Lt W.D. Heier	2 Zeke
18.10.43	Maj G. Boyington	Zeke
	1/Lt R.W. McClurg	2 Zeke
	1/Lt W.N. Case	Zero
	1/Lt J.J. Hill	Zeke
	1/Lt C.L. Magee	3 Zeke
	1/Lt P.A. Mullen	Zero
	1/Lt E.L. Olander	Zeke
	57 victoires confirmées	

SECOND TOUR

17.12.43	1/Lt R.W. McClurg	Rufe
	1/Lt D.J. Moore	2 Zeke
23.12.43	1/Lt J.F. Bolt Jt.	Zeke
	Maj G. Boyington	4 Zeke
	1/Lt R.W. McClurg	Zero
	Maj H.S. Miller	Zeke
	Cap W.D. Heier	Zeke
		Tony
	1/Lt J.F. Bolt Jr.	Zeke
	1/Lt C.L. Magee	Zeke
	1/Lt R.W. McClurg	Zero
25.12.43	Cap F.V. Avey	Tony
	1/Lt B.L. Tucker	Zeke
	1/Lt N.J. Corman	Hamp
	1/Lt D.H. Fisher	Zeke
27.12.43	Maj G. Boyington	Zeke
	1/Lt D.H. Fisher	2 Zeke
	1/Lt E.A. Harper	Zeke
	1/Lt P.A. Mullen	Zero
28.12.43	1/Lt C.L. Magee	Tony
	1/Lt R.W. McClurg	Hamp
	Cap E.L. Olander	Zeke
	Cap B.J. Matheson	Zeke
30.12.43	Cap E.L. Olander	Zeke
02.01.44	1/Lt F.S. Losch	Zeke
03.01.44	Cap G.M. Ashmun	Zeke
	Maj G. Boyington	3 Zeke
	1/Lt B.J. Matheson	Zeke
04.01.44	1/Lt J.F. Bolt Jr.	Zeke
	1/Lt P.A. Mullen	Zero
	1/Lt D. Groover Jr.	Zeke
06.01.44	1/Lt H.C. Johnson	Zeke
	39 victoires confirmées	

TOTAL GÉNÉRAL : 96 VICTOIRES CONFIRMÉES

LISTE DES PILOTES

PREMIER TOUR

Alexander, Robert A.	(† 30.09.43)
Ashmun, George M.	(† 03.01.44)
Bailey, Stanley M.	
Begert, John F.	
Bolt Jr., John F.	
Bourgeois, Henry M.	
Boyington, Gregory	(P 03.01.44)
Bragdon, Robert M.	
Case, William N.	
Emrich, Warren T.	
Ewing, Robert T.	(† 16.09.43)
Fisher, Don H.	
Groover Jr., Denmark	
Harper, Edwin A.	
Harris, Walter R.	(† 27.09.43)
Heier, William D.	
Hill, James J.	
Magee, Christopher L.	
Matheson, Bruce J.	
McCartney, Henry A.	
McClurg, Robert W.	
Moore, Donald J.	(† 28.12.43)
Mullen, Paul A.	
Olander, Edwin L.	
Ray, Virgil G.	(† 13.10.43)
Rinabarger, Rolland, N.	
Sims, Sanders S.	
Tucker, Burney L.	
Walton Frank E.	

RENFORTS SECOND TOUR

Avey, Fred V.	
Bartl, Harry, R.	(† 28.12.43)
Bowers, Glenn L.	
Brown, John S.	
Brubaker, James B.	(† 23.12.43)
Carnagey, Pierre	(† 23.12.43)
Chatham Jr., Rufus M.	
Corman, J. Ned	
Crocker, William L.	
Doswell, Gelon H.	
Dustin, J. Cameron	(† 28.12.43)
Ffoulkes, Bruce J.	(† 23.12.43)
Hobbs Jr., William A.	
Holden Jr., Herbert	
Johnson, Alfred L.	
Lane, Perry T.	
Losch, Fred S.	
March, Marion J.	
Marker, Aland D.	
Miller, Henry S.	

LES AS DE LA *BLACK SHEEP*

Maj G. Boyington	22 (+ 6)
1/Lt C.L. Magee	9
1/Lt W.N. Case	7 (+ 1)
1/Lt R.W. McClurg	7
1/Lt J.F. Bolt Jr.	6 (+ 6)
1/Lt D.H. Fisher	6
1/Lt P.A. Mullen	5 (+ 1,5)
Cap E.L. Olander	5
1/Lt H.A. McCartney	1 (+ 5)

◀ Terminons cet article par un clin d'œil aux « Têtes brûlées », cette série TV qui nous a tous tant enchantés. Les jolies infirmières de Vella Lavella ne sont pas une pure invention des scénaristes, pourtant peu en mal d'imagination ! En voici trois charmantes du 801st *Evacuation Area* à bord de la jeep du *Lieutenant Colonel* Perry O. Parmelee, USMC, chef des opérations Air à Vella Lavella. Bragg, Casey, « T.J. », French, Gutterman et les autres ont affaire à une redoutable concurrence... (NARA)

par Yannis Kadari

4 Les Pirates des Salomons

C'est le 1er janvier 1943 que le Fighting-17 est formé à Norfolk, Virginie, sous le commandement de John « Tom » Blackburn. Ancien des VB-5, VF-2 et VGF-29, la trentaine, officier énergique issu de la *Naval Academy* d'Annapolis, l'homme est déjà à cette époque un pilote expérimenté doublé d'un meneur d'hommes charismatique. Sévère et tolérant avec ses pilotes, atypique, direct au point d'en être parfois irrévérencieux avec ses supérieurs, Blackburn va former l'une des plus belles unités de chasse sur Corsair de l'US Navy.

▲ Le score impressionnant des « Jolly Rogers » en février 1944. De fin octobre 1943 à début mars 1944, la VF-17 revendique 154 victoires en 2 669 sorties totalisant 8 373 heures de vol de guerre. Elle a perdu 24 avions et 13 pilotes (dont 9 en combat aérien). Toutes photos : US Navy / Nara.

Lorsque la Seconde Guerre mondiale éclate, Blackburn officie à la *Naval Aviation Flying School* de Miami, plus précisément à Opa-Locka, où il participe à l'instruction de cadets venant à peine de décrocher leurs « ailes ». Blackburn est réputé pour ses qualités didactiques, sa rigueur, son exigence ainsi que son sens de l'organisation et de la débrouillardise. Toutefois, si « Tom » est apprécié par ses supérieurs, lui désespère de parvenir à décrocher le commandement d'une unité de combat, ce malgré des demandes répétées. Car, en prime, l'homme est têtu ! Mais rien n'y fait et les bureaucrates font la sourde oreille. C'est aussi à Opa-Locka que la route de Blackburn croise celle de Roger Hedrick, son futur second à la VF-17. Les deux hommes se lient d'amitié et, le dimanche 7 décembre 1941, c'est ensemble qu'ils apprennent à la radio le raid de la flotte combinée japonaise sur Pearl Habor. Les Américains découvrent avec consternation l'ampleur des dégâts causés à la *Pacific Fleet* par les pilotes nippons. Comme des millions de ses compatriotes, « Tom » Blackburn sait ce qu'il lui reste désormais à faire.

BAPTÊME DU FEU AVEC LA VGF-29

À l'orée de l'année 1942, la ténacité de Blackburn est enfin récompensée. L'officier est nommé à la tête de la VGF-29, unité devant être embarquée à bord du futur porte-avions d'escorte *Santee*. Bonne nouvelle, mais il y a un hic : le *Squadron* n'existe pas, sauf sur le papier ! Qu'à cela ne tienne, Blackburn est ravi car il aura tout à faire. Pour l'aider dans sa tache, il demande à travailler avec Hedrick, mais les « huiles » de la *Navy* en décident autrement. Basé à Norfolk, le récemment promu *Lieutenant Commander* ne s'économise pas pour parfaire la formation de ses pilotes venant de la *Naval Aviation Flying School* de Corpus Christi. L'arrivée au sein du *Squadron* du *Lieutenant* Harry « Brink » Bass, ancien de la VB-2 et titulaire de la prestigieuse *Navy Cross* pour avoir contribué à la destruction du porte-avions japonais *Shoho* lors de la bataille de la mer de Corail, permet à Blackburn de compter sur un second ayant l'expérience du feu. Les relations entre les deux hommes sont parfois orageuses, mais le tandem fonctionne correctement et l'unité prend forme. En attendant que la transformation du pétrolier d'escadre *Santee* en porte-avions ne soit achevée, la VGF-29 déménage à Pungo, à une trentaine de kilomètres au Sud de Norfolk. Vient ensuite l'épreuve de la qualification sur porte-avions. C'est sur le *Charger*, ex-porte-hydravions britannique transformé en porte-avions d'escorte par les Américains, que la VGF-29 passe ses qualifications.

Le 24 septembre 1942, l'unité déclarée opérationnelle rejoint son bâtiment. Plus que jamais décidé à se battre, Blackburn est cependant déçu lorsqu'il apprend que le *Santee* ne rejoindra pas le Pacifique mais l'Atlantique afin de participer à l'opération « Torch », le débarquement anglo-américain au Maroc et en Algérie. Début octobre, le *Santee* appareille pour les Bermudes avant de cingler vers les côtes africaines. C'est au cours de cette traversée que se produit un incident qui ne sera pas sans conséquences sur la suite des événements. Victime d'une avarie lors de son catapultage, un Dauntless lancé en mission « *Hunter-Killer* » perd l'une de ses bombes. Celle-ci chute, heurte le pont du navire, roule puis tombe à la mer, à seulement quelques mètres de la proue du *Santee*. À bord, chacun est soulagé, l'onde de choc de l'explosion n'ayant fait qu'ébranler la coque du porte-avions sans lui avoir causé de dommages. Du moins en apparence car, en réalité, la balise de radioguidage du bâtiment et deux de ses antennes radar, dispositifs utilisés de nuit pour ramener les pilotes à bon port, sont endommagées. Leur dysfonctionnement passera toutefois inaperçu.

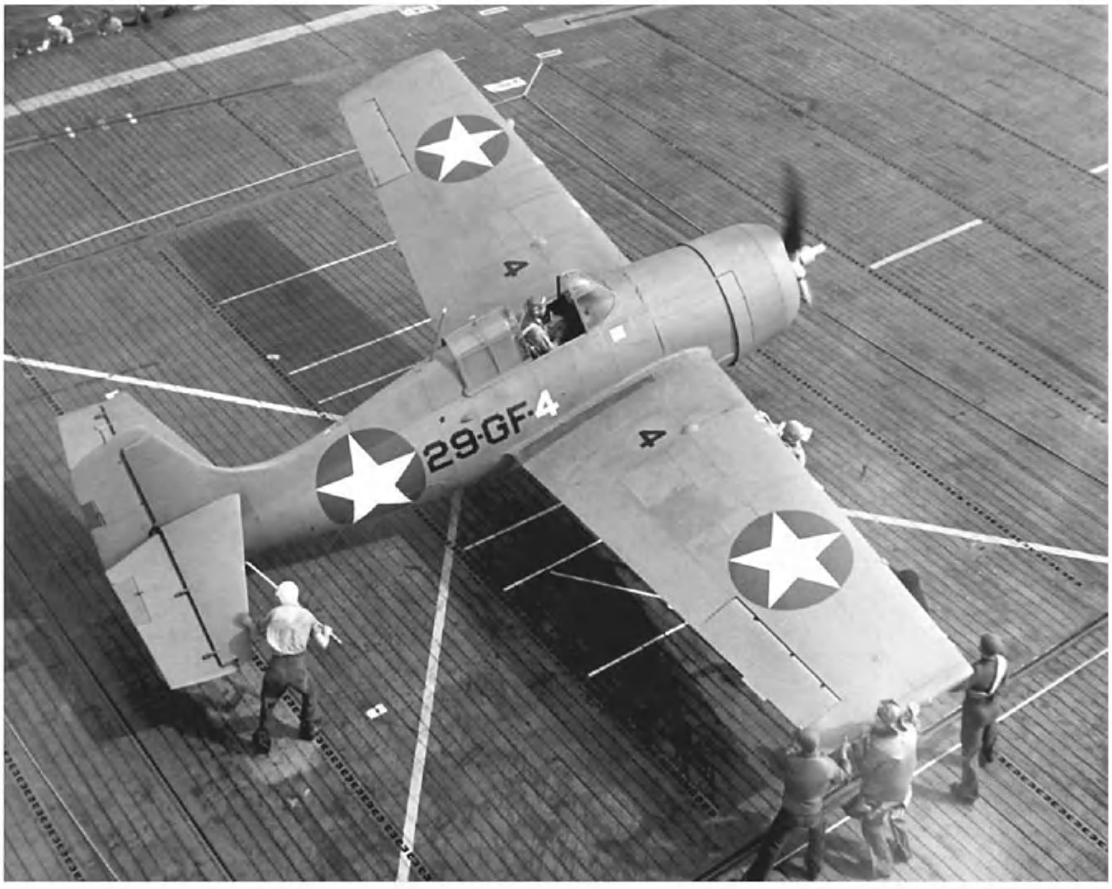
Le 6 novembre, le *Santee* approche des côtes occidentales du Maroc. Deux jours plus tard, la vraie guerre commence pour la VGF-29. Les Wildcat de Blackburn ont pour mission de mitrailler le terrain d'aviation de Safi sur lequel les Américains pensent que des Morane-Saulnier et des Potez sont stationnés. Afin de surprendre les Français, « Tom » Blackburn monte son affaire de façon à faire décoller ses cinq chasseurs dans la nuit du 7 au 8 novembre et à déboucher au-dessus de la ville juste avant l'aube, c'est-à-dire au moment où les opérations amphibies seront lancées par la *Western Task Force*. Après avoir pris l'air, les appareils se mettent en formation. Silence radio et vol aux instruments sont de mise. Au loin, les premières lumières de Safi apparaissent. Reste à trouver le terrain d'aviation militaire. Les Américains tournent durant de longues minutes avant d'en arriver à la conclusion que ce « fichu » terrain n'existe tout bonnement pas et qu'ils ont été envoyés au « casse-pipe » pour rien. En réalité, ils l'auront manqué, ce qui, de toutes les façons, n'aura pas d'influence sur la suite puisque aucun appareil de l'armée de l'Air n'y était stationné ! Furieux et frustré, Blackburn décide de faire demi-tour et de rentrer sans traîner. Les Wildcat s'engagent alors dans une zone de précipitations. Les cieux s'assombrissent et de violents orages éclatent. La visibilité se réduit au point d'en être presque nulle, contraignant les pilotes à prendre un maximum de risques pour resserrer leur formation. La situation qui n'est déjà pas très bonne vire à la catastrophe lorsque Blackburn constate que le système de radioguidage du *Santee* est inopérant. Perdus au-dessus de l'Atlantique, les monomoteurs volent à l'aveuglette sous une pluie battante. Trouver un porte-avions dans une telle purée de pois revient à chercher une aiguille dans une botte de foin, d'autant qu'en prime un fort courant marin a fait dériver le bâtiment de sa route. Affrontant des vents contraires, les Wildcat épuisent leur carburant. Les aiguilles des jauges sont bientôt sur la réserve. Le *Lieutenant Commander* et ses quatre équipiers n'ont plus le choix, il faut rebrousser chemin et se poser sur la terre ferme. Blackburn est le premier à entendre son moteur toussoter avant de voir son hélice stopper.

C'est la panne sèche. Son appareil commence à piquer. Au prix de gros efforts, l'Américain tient sa machine en l'air tant bien que mal mais il va devoir amerrir. Le Wildcat heurte violemment la surface des flots. Secoué par la houle, l'avion menace de sombrer. L'homme a tout juste le temps de se débarrasser de son parachute, de gonfler son dinghy et de s'y jeter avant que son monomoteur ne coule à pic. Trois jours. Blackburn passera trois jours à bord de son esquif, en pleine tempête, sans eau ni nourriture, avant d'être secouru par un destroyer de la Navy. Blessé, il retrouve ses équipiers à bord du *Santee* quelques heures plus tard, ceux-ci s'étant posés tant bien que mal sur l'aérodrome de Mazagan où ils eurent le loisir de goûter aux geôles de l'Armée française avant qu'elle ne bascule dans le camp allié. En bref, « Torch » aura été un désastre pour la *Fighting*-29. Le 13 novembre, le navire rentre au pays. Quant au *Lieutenant Commander* Blackburn, la Navy a décidé d'une nouvelle affectation le concernant.

LA NAISSANCE DES « JOLLY ROGERS »

Le 21 décembre 1942, Blackburn reçoit le commandement d'une nouvelle unité, la VF-17. À l'instar de la VGF-29, l'officier a tout à faire, à commencer par se battre avec sa hiérarchie pour obtenir les moyens humains et matériels nécessaires à la bonne exécution de sa mission. Le *Squadron* doit embarquer à bord du tout nouveau *Bunker Hill* du *Captain* Ballentine. Il s'agit d'un porte-avions d'escadre de la classe *Essex*. Jaugeant plus de 36 000 tonnes, le navire est capable d'emporter une centaine d'appareils, autant dire un « géant des mers ». L'unité est officiellement formée le 1er janvier 1943 mais les hommes n'arrivent qu'à la fin du mois. Les premiers appareils, des SNJ et quelques F4F-3 Wildcat retirés des premières lignes, ne sont disponibles qu'en février ; quant aux premiers Vought F4U-1 Corsair, on les attend pour plus tard. De retour à Norfolk, le *Lieutenant Commander* parvient à court-circuiter la machine administrative et à faire muter à la VF-17 son vieux copain Roger Hedrick. Nommé *Executive Officer*, celui-ci se morfondait toujours à Opa-Locka malgré 2 889 heures de vol à son actif ! Dans les bagages d'Hedrick débarque un jeune instructeur nommé « Timmy » Gile. Celui-ci sait assurément piloter mais parvenir à se poser correctement est pour lui une tout autre histoire ; un comble pour un instructeur ! Avec « Timmy », de la casse, il y en aura, mais dans le Pacifique cela ne l'empêchera pas de devenir l'un des as de l'unité. En outre, deux vétérans des premiers combats de Guadalcanal sont mutés de la VF-5 au Fighting-17 pour y renforcer l'encadrement. Pour le reste, les quarante pilotes de Blackburn sont tous des « bleus » venus de Corpus Christi.

◥ Le *Santee* en route pour l'Afrique du Nord avec à son bord les appareils de la VGF-29 de Blackburn.



◀ Alors que l'USS *Santee* fait route vers Casablanca pour couvrir les débarquements anglo-américains de l'opération « Torch » du 8 novembre 1942, les armuriers règlent les mitrailleuses des F4F-4 de la VGF-29.

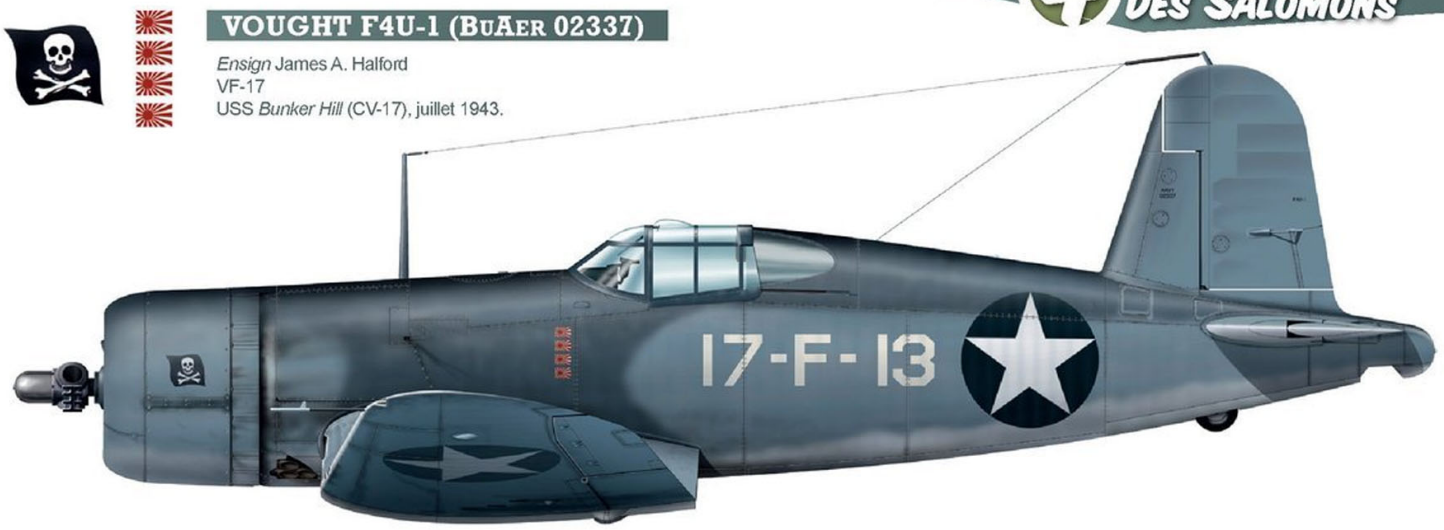
▶ Très belle étude d'un F4F-4 de la VGF-29 sur le pont d'envol du *Santee*. On remarquera que l'appareil n'a pas encore reçu le liseré jaune aux cocardes, marque adoptée pour l'opération « Torch ».

▲ Un des premiers F4U-1 à verrière plate (*Birdcage*) à la NAS Norfolk. Les pilotes devaient s'asseoir sur deux et même trois parachutes pour voir quelque chose... Une situation intolérable en combat. Vought rectifiera ce défaut avec l'introduction d'une verrière bombée sur la variante F4U-1A qui, semble-t-il, n'a pas d'existence officielle.

Fidèle à sa réputation, Blackburn ne fait guère de cadeaux à ceux de ses cadets qu'il considère comme des tire-au-flanc. Cinq d'entre eux, dont le fils d'un sénateur de Washington, sont ainsi priés d'aller voir ailleurs. Au sol, « Tom » n'accorde guère d'importance à la discipline, comme en témoigne d'ailleurs l'allure débraillée de certains de ses pilotes. Par contre, une fois en l'air, il leur demande le meilleur d'eux-mêmes. Question d'efficacité mais aussi de prestige car la VF-17 est régulièrement engagée dans des exercices avec d'autres *Squadrons,* y compris ceux du « Holiday Express », surnom donné au *Bunker Hill* en retard sur le calendrier de son armement. Outre un entraînement poussé et générateur d'automatismes, Blackburn insiste sur deux points essentiels à ses yeux : la place de chacun dans le groupe, d'où une organisation stricte de l'unité, et la cohésion. Pour renforcer cette dernière, il lui paraît nécessaire de trouver un emblème qui soit digne de ses ambitions mais aussi de l'état d'esprit de la Fighting-17. L'idée d'un insigne inspiré d'un drapeau de pirates représentant une tête de mort et deux tibias entrecroisés émerge. Le dessin est signé Harry Hollmeyer, l'un des pilotes de l'unité, et le *Squadron* est bientôt connu sous le sobriquet de « Jolly Rogers », du nom donné par les marins au pavillon de la flibuste. L'on parle aussi des « Blackburn's Irregulars ».

Février 1943 marque un tournant dans la jeune histoire de la VF-17 car c'est à cette époque que le *Squadron* touche son premier Vought F4U-1 « Birdcage ». Après la VF-12 de « Jumpin' Joe » Clifton qui vole sur Corsair depuis fin janvier, la VF-17 sera le second *Squadron* de la Navy à en être équipé. C'est Blackburn lui-même qui va chercher le premier appareil sur le terrain de Floyd Bennett, à New York. La piste a mal été déneigée et le décollage n'est pas très « orthodoxe ». Comme les suivants, l'officier baptise son appareil « Big Hog » – « gros porc ». Abritant le Pratt & Whitney R-2800-8 Double Wasp, le museau du Corsair peut effectivement faire penser à un groin de cochon. Puissant et racé, non dénué d'une certaine élégance, l'appareil est toutefois une réussite même si ce premier modèle ne sera pas le plus aisé de la lignée à piloter. Il souffre en outre de quelques maladies de jeunesse dont un comportement « vicieux » à faible vitesse et à basse altitude. Un défaut rédhibitoire pour une machine devant multiplier les appontages. En mars, la *Fighting*-17 est entièrement équipée avec des Corsair et les « vieux » SNJ et Wildcat sont déjà oubliés par les « Jolly Rogers ». Chacun s'en donne à cœur joie, oubliant au passage quelques articles du règlement de la Navy. C'est ainsi que « Teeth » Burriss manque de percuter un camion alors qu'il remonte une autoroute en faisant du rase-mottes, ce qui lui vaut d'écoper d'une sérieuse punition qui sera fêtée dans la joie et la bonne humeur par ses camarades. Ira Cassius « Ike » Kepford, un homme promis à un destin exceptionnel et sur lequel nous reviendrons plus tard, choisit quant à lui d'organiser un *dogfight* avec un P-51 de l'Army. Le « duel » se déroule par un beau dimanche ensoleillé, alors que des officiers et leur famille se détendent dans les jardins de leurs résidences. Le vacarme est si assourdissant et les appareils volent si bas que les gazons sont bien vite désertés et les barbecues abandonnés. Quant aux rapports demandant des sanctions disciplinaires, ils encombreront le bureau du « patron » de la base dès le lundi matin ! Ajoutez à cela quelques affaires de jupons et dentelles avec des femmes mariées, des rixes avec la *Military Police* et des concours de soûlographie dans les bars de Norfolk et vous aurez une bonne idée de l'état d'esprit et des loisirs favoris des « Irregulars ». Si leur Leader condamne officiellement ces actes vis-à-vis de ses chefs, dans le cercle de son *Squadron*, il s'en amuse, l'essentiel étant pour lui que ses hommes se préparent au combat pour être prêts en août, date programmée de leur engagement dans le Pacifique. Cependant, au sein des hautes sphères de la Navy, certains sont agacés par les frasques de la VF-17. Des dents grincent et la sanction tombe. L'unité est mutée à Manteo, un bourg près duquel un terrain d'aviation a été installé. Là, les « pirates » sont au pain sec et à l'eau et n'ont d'autres activités que de s'entraîner.

Mais tout ceci n'occulte pas une réalité malheureusement bien tangible : le Corsair ne se laisse pas dompter facilement. Jusqu'alors, à la *Fighting*-17, les accidents ont été évités, parfois de justesse. Mais pour combien de temps ? D'ailleurs, les nouvelles en provenance de la VF-12 ne sont pas encourageantes puisqu'en seulement deux mois, sept avions se sont écrasés provoquant à chaque fois la mort de leur pilote. En mars, les difficultés persistent : faiblesse hydraulique du train d'atterrissage, défauts dans la conception du crochet d'appontage, décrochages à basse altitude suivis d'une vrille sur la gauche, etc. Le *Maintenance Officer* du *Squadron*, Merle Davenport, travaille d'arrache-pied avec les ingénieurs de la firme Vought afin de remédier à ces problèmes qui, s'ils ne devaient pas être résolus, feraient courir des risques importants aux pilotes. La solution prend corps sous la forme d'une sorte de petit aileron fixé sur l'appareil. La modification sera ultérieurement montée en série et l'avion prendra alors la désignation non officielle de F4U-1A. Mais pour l'instant, en ce printemps 1943, il reste encore à tester la machine en situation réelle. Et c'est évidemment Blackburn qui va s'y coller en essayant de se poser sur une vieille connaissance naviguant en baie de Chesapeake, le *Charger*. L'appontage est organisé le 1er mai. Malgré le fait que le bâtiment soit



VOUGHT F4U-1 (BuAer 02337)

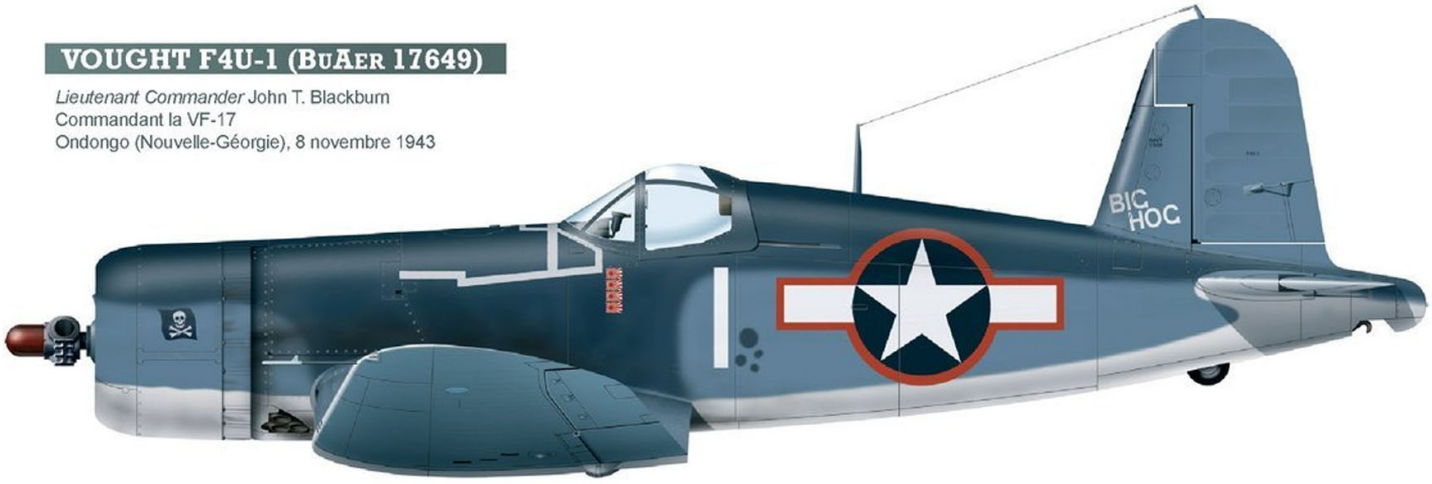
Ensign James A. Halford
VF-17
USS *Bunker Hill* (CV-17), juillet 1943.

en partie caché aux yeux du pilote par le long museau du Corsair, la phase d'approche se déroule correctement. Correctement, jusqu'au moment où l'appareil aborde le *Charger*. Le monomoteur se pose trop vite, trop brutalement et fait un bond d'une dizaine de mètres en l'air avant de retomber lourdement. Pneus éclatés, l'avion achève sa course sur les jantes, pris *in extremis* dans les barrières de sécurité… C'était moins une ! L'analyse de l'accident montrera ultérieurement que le F4U-1 n'était pour rien dans ce raté, l'erreur étant plutôt à rechercher dans le pilotage trop brutal d'un Blackburn vraisemblablement conscient de l'importance de ces tests et donc stressé. Plusieurs tentatives supplémentaires donneront cependant pleine satisfaction quant aux capacités du Leader de la VF-17. Il en sera de même pour la totalité de ses pilotes qui, les uns après les autres, gagneront leur « *Carrier Qualifications* ».

Courant juin, le *Bunker Hill* quitte le chantier naval de Quincy, dans le Massachusetts, afin de rallier Norfolk. À l'issue d'une cérémonie durant laquelle les « Blackburn's Irregulars » se font remarquer par quelques acrobaties, les appareils de l'*Air Group* rejoignent le navire. Suit une croisière que l'on ne saurait qualifier d'agrément tant l'entraînement des pilotes est intensif ! Dès cette époque, la *Navy* propose à Blackburn de remplacer ses F4U par des Grumman F6F Hellcat considérés comme plus sûrs, notamment lors des appontages. L'officier refuse, ce qui ne sera pas sans conséquences sur l'avenir de son *Squadron*. Dans le même temps, Vought assemble suffisamment de Corsair modifiés pour en rééquiper la VF-17 qui est alors la seule escadrille embarquée volant sur cet appareil. Le 10 septembre, le porte-avions lève l'ancre avec les « Jolly Rogers » à son bord et met le cap sur le canal de Panama afin de rejoindre San Diego puis Pearl Harbor. C'est lors de cette traversée que la nouvelle tombe : une fois parvenue à Hawaï, la VF-17 sera débarquée et remplacée par la VF-18 et ses Hellcat. Pour expliquer son choix, outre le nombre élevé d'accidents recensés sur F4U-1 lors d'appontages, la Navy argumente en évoquant les difficultés logistiques qui verraient le jour si elle devait maintenir un unique *Squadron* de Corsair sur porte-avions. Dans l'esprit des amiraux, Wildcat et Hellcat devront être les seuls chasseurs embarqués tandis que les Corsair opéreront depuis des bases terrestres. L'ordre irrite Blackburn au point qu'il s'en prendra verbalement au *Captain* Ballentine. Mais les ordres sont les ordres et ils sont sans appel. Le 2 octobre, la VF-17 quitte le navire pour se préparer à rejoindre le secteur de Guadalcanal via l'île d'Espiritu Santo, dans l'archipel des Salomon. Pilotes, appareils, pièces détachées ainsi que divers équipements « empruntés » de-ci, de-là, par les « Irregulars » embarquent sur le petit porte-avions d'escorte *Prince-William*. Déposés sur Espiritu Santo le 25 octobre, ils se posent dès le lendemain sur Henderson Field, à Guadalcanal. De là, les « Jolly Rogers » s'envolent pour la Nouvelle Georgie, plus précisément pour une petite île baptisée Ondongo, nom signifiant dans la langue indigène « l'île de la mort » ! Tout un programme pour un *Squadron* qui s'apprête à écrire l'une des plus exceptionnelles pages de l'histoire des *Naval Aviators*.

LA VF-17 S'EN VA EN GUERRE

Hormis l'absence totale de présence féminine, ce qui ne va pas sans contrarier les « pirates » de Blackburn, Ondongo ne mérite en rien son nom à résonance macabre. Certes, la piste d'aviation est en terre battue, ce qui n'est pas la meilleure des choses en cas de pluie, mais le paysage est agréable. Le terrain est recouvert de cocotiers et le climat tempéré. À l'inverse de Guadalcanal envahie par une végétation luxuriante en putréfaction permanente, et qui plus est infestée de moustiques porteurs de la malaria et de snipers japonais, Ondongo est un paradis en miniature situé au centre de l'archipel des Salomon. Peu éloignée de Rabaul et de Bougainville, cette charmante petite île joue le rôle de poste avancé pour des Américains bien décidés à chasser les « Japs » du secteur. La VF-17 n'est d'ailleurs pas la première locataire des lieux puisque la VMF-215, une autre escadrille équipée de Corsair, y a déjà élu domicile.



VOUGHT F4U-1 (BuAer 17649)

Lieutenant Commander John T. Blackburn
Commandant la VF-17
Ondongo (Nouvelle-Géorgie), 8 novembre 1943

▲ Roger R. Hedrick, adjoint de Blackburn, remporte un total de 12 victoires pendant la guerre, dont 9 avec la VF-17. Il terminera la guerre comme chef du groupe aérien du *Bunker Hill* (CVG-84) et prendra sa retraite avec le grade de contre-amiral en 1958. Entre-temps, il aura participé au programme des missiles balistiques Polaris.

Ce sont d'ailleurs les mécanos des Marines qui assureront la maintenance des appareils de Blackburn. En guise de bienvenue, dès l'après-midi du 27 octobre, jour de leur arrivée, les « Jolly Rogers » se voient confier une série de missions d'appui au profit des fantassins de la *3rd New Zealand Division*, les « Kiwis » venant de débarquer sur le petit archipel des Treasury, à quelques encablures de Bougainville. Il s'agit d'opérations sans histoire, ni surprises, bonnes ou mauvaises, des « milk runs » ou « tournées du laitier » comme disaient alors les pilotes américains dans leur jargon. Outre des mitraillages de positions japonaises, des escortes de bombardiers ou d'appareils de sauvetage en mer, les Corsair s'en prennent aussi à quelques barges ennemies faisant la navette entre des îlots afin d'en ravitailler les garnisons. Si ces vols ne sont pas dénués de risques, que dire alors des suivants ?

De fait, les affaires sérieuses débutent le 1er novembre 1943, lorsque la *Fighting*-17 reçoit pour mission d'assurer la couverture aérienne des *Marines* débarquant sur la grande île de Bougainville, près du cap Torokina. Agissant de concert avec des P-40 de l'Army et des F4U de l'USMC, les « pirates » vont pour la première fois être engagés contre leurs homologues japonais. Rôdant à 25 000 pieds, « Tom » Blackburn a organisé son unité en quatre groupes de huit machines devant décoller deux par deux à une heure d'intervalle. Assurant le commandement du premier, il a laissé le second à Thad « Jug » Bell, le troisième à Halford, l'un des anciens de Guadalcanal, le quatrième à Roger Hedrick. Les deux premiers groupes de F4U patrouillent depuis de longues minutes lorsqu'ils aperçoivent enfin l'ennemi sortant du soleil, en l'occurrence une vingtaine de « Val » escortée par une douzaine de A6M « Zero » volant à 14 000 pieds. L'ordre d'attaquer est immédiatement donné. Les Corsair plongent et gagnent en vitesse jusqu'à atteindre environ 500 km/h. Le groupe de Blackburn entre le premier dans la danse, piquant et mitraillant en même temps. Surpris, plusieurs avions japonais sont touchés mais aucun n'est abattu. S'ensuit alors une véritable pagaille. Tandis que les « Val » cherchent à se mettre à l'abri en descendant au ras des flots et en s'éloignant le plus vite possible de la zone des combats, les « Zero » s'égaient dans les cieux afin de faire face au second groupe de la VF-17 qui, à son tour, engage le combat. Dans le même temps, Blackburn et ses ailiers remontent à 20 000 pieds afin de se préparer à une nouvelle passe. Sans savoir ni pourquoi ni comment, le leader de la *Fighting*-17 se retrouve dans les six heures d'un « Zero ». Le pilote américain presse sa détente et les six mitrailleuses Browning de son Corsair entrent en action. Les rafales de 12,7 mm lacèrent l'appareil japonais qui se désagrège en vol avant de brutalement basculer sur le côté puis de tomber en vrille en lâchant un long panache de fumée noire. Et d'un ! La VF-17 venait ainsi de remporter la première des victoires d'une longue liste à venir. Liste qui d'ailleurs ne tarde pas à s'allonger puisque deux « Zero » supplémentaires sont envoyés au tapis, dont un second crédité à Blackburn, alors qu'un « Val » criblé de balles est laissé en perdition ; l'appareil parviendra miraculeusement à rentrer à Rabaul. Blackburn ordonne à son groupe de rompre le combat et de laisser le champ libre à celui de Bell qui s'offre à son tour deux chasseurs. Au total, cette première « vraie » sortie des « Blackburn's Irregulars » coûte cinq « Zero » aux Japonais, sans compter quatre appareils endommagés et un « Val » bon pour la casse. Et ce n'est d'ailleurs pas fini car déjà les groupes Halford et Hedrick arrivent sur zone pour prendre la relève de ceux de Blackburn et Bell. Faute d'avoir le moindre « Jap » à se mettre sous la dent, les appareils d'Halford vont se contenter de mitrailler le terrain de Ballale, perdant au passage un Corsair et son pilote, le *Lieutenant* Johnny Keith, du fait de la défense antiaérienne. Pour sa part, Roger Hedrick a plus de chance puisqu'il repère à basse altitude une formation de « Zero » volant en échelon refusé, leader en tête. Découvrant que sa radio est HS, l'Américain agite frénétiquement les ailes de son appareil afin d'attirer l'attention de ses équipiers. Mais rien n'y fait, chacun étant occupé à surveiller « sa » portion du ciel. Ne voulant pas laisser s'échapper l'ennemi, le pilote bascule son F4U et se lance à la poursuite des Japonais qui ne l'ont pas vu. Pilotant son Corsair en douceur, il parvient à moins de 400 mètres de la queue du leader nippon qui continue à voler paisiblement. D'un léger coup de palonnier, Hedrick se décale et met les gaz. Il prend sa visée et lâche une rafale meurtrière à la jointure de l'aile gauche et du fuselage du « Zero » qui s'enflamme immédiatement avant de s'écraser en pleine mer. Rejoint par ses ailiers, l'Américain se lance à la poursuite de l'ennemi en fuite mais l'affaire en reste là. Les jours suivants sont occupés à conduire des missions de mitraillage et de protection de navires, dont deux porte-avions engagés contre la grande base aéronavale japonaise de Rabaul.

Si Rabaul est un bastion puissamment défendu par des canons antiaériens et des chasseurs, il convient aussi de se pencher sur le cas de Bougainville. Découverte au XVIIIe siècle par le chevalier français Louis de Bougainville, avec ses 10 049 km², son mont Balbi culminant à 2 715 mètres et ses infrastructures aériennes et portuaires, elle est la plus importante des îles des Salomon. Envahie en mars 1942 par les troupes d'Hiro-Hito qui en chassent les Australiens, elle représente une position stratégique de premier plan. Au début de l'hiver 1943, tandis que la VF-17 commence à se tailler une réputation d'excellence, nombre de terrains et de bases sur Bougainville sont encore aux mains de la 17e armée japonaise. Faute de jouir de suffisamment de troupes pour organiser une invasion à très grande échelle – le débarquement de la *3rd Marine Division* au cap Torokina est toutefois réalisé le 1er novembre 1943 pour prendre pied sur Bougainville – les Alliés décident d'user le potentiel offensif de l'ennemi stationné sur l'île tout en s'en prenant à ses infrastructures ; neutraliser plutôt que de détruire afin de ne pas se laisser enfermer dans une guerre d'usure, telle est la logique choisie. Pour ce faire, une série de raids est planifiée. Reste à escorter les bimoteurs. Les unes après les autres, les unités de chasse du secteur jouent les chiens de berger. Bientôt vient le tour des « Jolly Rogers » qui ont l'insigne honneur de prendre soin d'une dizaine de B-25 devant être engagés au-dessus de

▲ Les trois grands as des « Jolly Rogers » en mars 1944. De gauche à droite : le *Lieutenant Commander* R.R. Hedrick (9 victoires avec la VF-17 sur un total de 12), le *Lieutenant Commander* J.T. Blackburn (11 victoires) et le *Lieutenant (jg)* Ira C. Kepford (16 victoires).

Matchin où les Japonais ont implanté un terrain d'aviation. Le raid est prévu pour le 8 novembre. Blackburn décolle d'Ondongo dès l'aube. Toutefois, à cause des pluies diluviennes transformant la piste en mare de boue, seuls cinq Corsair peuvent en faire autant, sept autres restant cloués au sol. Cap au Nord. Les chasseurs attendent en vain les B-25 qui ne se présenteront jamais. Qu'à cela ne tienne, un appareil de transport japonais fera les frais de la mauvaise humeur du leader des « pirates » ; mauvaise humeur qui ne sera en rien atténuée au retour de Blackburn sur Ondongo, comme en témoignent les souvenirs de certains pilotes… Plus tard, dans la même journée, en patrouille au-dessus de la baie d'Empress Augusta, Hedrick et ses équipiers ont plus de chance, même si leurs affaires débutent mal avec deux Corsair en « Kahili Knock », autrement dit deux appareils contraints de rentrer pour cause de soucis mécaniques. En maraude, les Américains découvrent une vingtaine de « Zero » escortant des « Val ». Cap au sud-ouest, manette des gaz à fond, les Corsair partent à l'abordage d'un adversaire numériquement supérieur. Étonnamment, au lieu de faire face, celui-ci réagit en formant un cercle défensif, certainement pour laisser aux bombardiers en piqué le temps de s'échapper vers le nord. Hedrick et son ailier sont les premiers à passer à l'attaque, endommageant trois monomoteurs sans parvenir à les « envoyer au tapis ». Le duo est suivi par les quatre autres chasseurs américains dont deux remporteront une victoire.

Le résultat peut certes sembler ordinaire mais en réalité ce combat recouvre une certaine importance pour la VF-17, dans le sens où il va démontrer la supériorité du F4U sur le A6M, hormis dans le domaine de la manœuvrabilité. Les Américains sont en train de gagner en confiance et donc de prendre un ascendant psychologique sur les « Japs ».

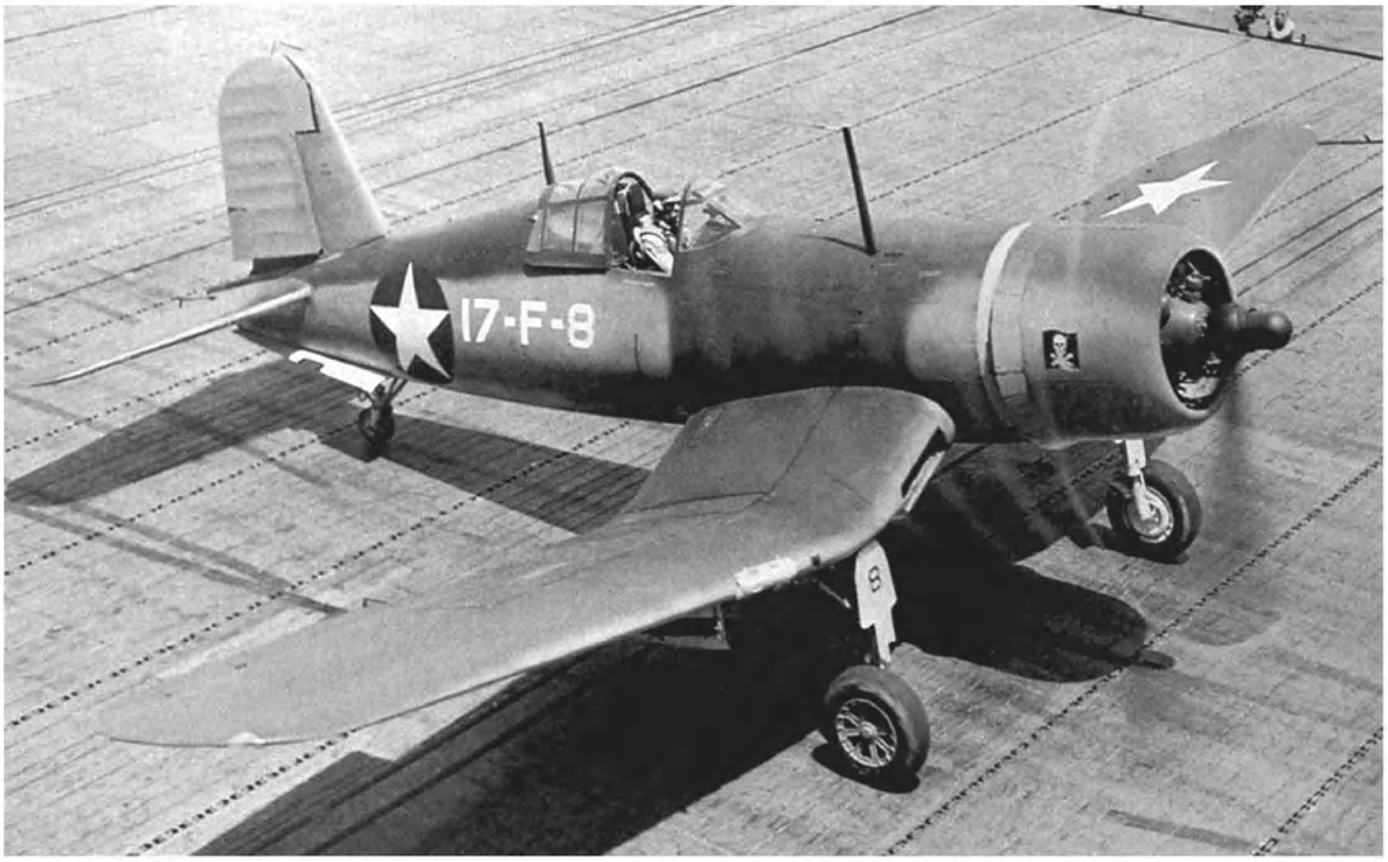
L'HEURE DE GLOIRE

Si les opérations contre Bougainville progressent de manière satisfaisante, les stratèges de la Navy ne peuvent ignorer la menace que font peser sur leurs troupes les navires et surtout les appareils basés à Rabaul. Pour en finir une fois pour toutes avec le bastion japonais, il a été prévu une série de raids devant être conduits par des appareils embarqués. Tandis que ces derniers, chasseurs y compris, iront bombarder Rabaul et provoquer les Japonais afin de les contraindre à « sortir du bois », des *Squadrons* basés à terre assureront la protection rapprochée des porte-avions. La VF-17 est mobilisée pour assurer des CAP dans le cadre des opérations du 11 novembre du *Task Group* 50.3 incluant les porte-avions *Essex*, *Independence* et *Bunker Hill*. Coïncidence ou non, au cours du briefing des chefs de *Squadrons* se déroulant à Munda, Blackburn apprend que ses « pirates » seront affectés à la protection du « Holiday Express », le *Bunker Hill* ! Des Hellcat de la VF-33, des Corsair des VMF-212 et 221 ainsi que des P-40 néo-zélandais leur prêteront main-forte.

Les 24 appareils de la VF-17 décollent d'Ondongo sur les coups des 4 heures. Pile à l'heure au-dessus de la flotte, les Corsair entament leurs patrouilles. Tandis que le soleil se lève, les opérateurs radar du *Bunker Hill* informent les « Jolly Rogers » de la présence d'un écho suspect au nord/nord-ouest des navires, un « Bogey ». Guidés par le « central-opérations » du porte-avions, Blackburn et son *Flight* mènent leur enquête et découvrent un Kawasaki Ki-61 « Tony » esseulé. Le mouchard a été envoyé en mission de reconnaissance afin de « renifler » le dispositif américain et de rendre compte à Rabaul. Surpris par l'arrivée impromptue des Corsair, l'appareil est mis en flammes par Blackburn. À 8h30, remplacés par des F4U de la VMF-212, les « pirates » se posent sur le *Bunker Hill* et l'*Essex* pour y refaire leurs pleins. Les appontages sont un succès, aucun incident n'étant à déplorer. Blackburn le fera d'ailleurs remarquer avec insistance à ses hôtes, lavant ainsi l'affront d'avoir été débarqué de ce même porte-avions quelques semaines plus tôt !

VOUGHT F4U-1 (BuAer 55995)

Lieutenant (jg) Ira C. Kepford
VF-17
Bougainville (Salomon), mars 1944



▲ Un F4U-1 de la VF-17 lors des essais de qualification d'appontage à bord du USS *Charger* en mars 1943. Outre sa vitesse d'appontage trop élevée, la Navy reprochera au Corsair une visibilité nulle vers l'avant à l'approche et un crochet fragile. Malgré ses efforts méritoires, la VF-17 sera contrainte à combattre depuis des bases terrestres.

De retour dans les cieux, les pilotes reprennent leur mission de protection. Mais le temps se gâte et des cumulonimbus annonciateurs de grosses pluies apparaissent. Le soleil joue à cache-cache avec les nuages et la visibilité se réduit. Les heures défilent et rien ne se produit jusqu'à 13h00. Venant du Nord, une petite vingtaine de « Bogeys » en rapprochement rapide apparaissent sur les radars du *Bunker Hill*. Enthousiastes à l'idée d'améliorer leur tableau de chasse, les « Jolly Rogers » se portent à la rencontre des « Japs » afin de les intercepter le plus loin possible de la flotte. Dire qu'à cette époque les radars manquaient de précision est un euphémisme ; le faire comprendre à des pilotes risquant leur peau à 15 000 pieds est une autre histoire. Et de fait, ce ne sont pas 20 appareils japonais que découvrent les « pirates » mais une centaine, dont 60 « Zero », 25 bombardiers en piqué « Val » et une quinzaine de « Kate » torpilleurs ! Le combat s'engage immédiatement, de manière décousue. Fidèles à leurs habitudes allant à l'encontre de tous les règlements, les « Jolly Rogers » saturent les ondes de commentaires. Dans ce flot de paroles ponctué de cris de joie ou d'appels à la rescousse, personne ne décrypte l'avertissement lancé par l'un des pilotes américains venant de repérer une dizaine de « Tony » évoluant au-dessus de la mêlée. Personne ne se souciera non plus du fait que ces derniers passent à l'attaque ! Blackburn est l'un des premiers à en faire les frais. Surpris et pris en chasse, son « Big Hog » est troué comme une passoire. Escorté par plusieurs de ses équipiers, il pourra néanmoins rentrer. Toutefois, la sortie de scène peu glorieuse du « patron » de la *Fighting*-17 ne signifie en rien le tombé de rideau sur le drame se jouant au-dessus de la mer des Salomon.

C'est d'ailleurs ce jour-là qu'Ira Cassius « Ike » Kepford va entrer dans la légende. Ex-capitaine de l'équipe de football américain de sa ville natale de Muskegon, champion universitaire, le personnage est un fonceur. Évoluant au sein du *Flight* conduit par Hedrick, Kepford parvient à percer l'écran protecteur des « Zero », à éviter la charge des « Tony » et à se faufiler au plus près des « Val » et des « Kate » qui s'apprêtent à s'en prendre à la flotte. Mais il est déjà trop tard car les bombardiers en piqué se préparent à passer à l'assaut contre les porte-avions américains, tandis que les « Kate » volent au ras des flots pour lancer leur torpille. Menacés, ceux-ci produisent un impressionnant mur antiaérien. Qu'importe, comme au temps de ses matchs de football américain, « Ike » est décidé à aller jusqu'au bout, quitte à se faire descendre par les artilleurs de la flotte. À moins de 500 mètres du *Bunker Hill*, il parvient à intercepter et à abattre un premier « Val » au milieu d'une nuée d'obus américains, sans que son Corsair ne soit endommagé ! Bientôt sur la réserve, il décide de rentrer avant de tomber en panne sèche lorsqu'il repère un groupe de six autres « Val » évoluant sans escorte. Ils sont en route pour Rabaul. L'occasion de « faire une carton » est belle, trop belle même ! Tant pis pour l'essence, une chance comme celle-ci de devenir as en une seule journée ne se représentera pas de sitôt. Un premier « Jap » se désintègre sous les coups de Kepford. Touché en plein réservoir, un deuxième se transforme en boule de feu avant d'exploser en plein ciel. Un troisième se débat, en vain. Touché à mort, il s'écrase à la surface de l'eau. En douceur, l'Américain en amène progressivement un quatrième au centre de son viseur. Le Japonais multiplie les manœuvres d'évasion mais sa machine est lente et manque cruellement de maniabilité. Il n'a aucune chance. Il le sait, Kepford aussi. La mise à mort est imminente. Le « pirate » presse enfin sa détente... mais rien ne vient !

▼ Ira C. Kepford, l'un des grands de l'US Navy dans le Pacifique avec 16 victoires confirmées. Il termine la guerre avec le grade de *Lieutenant*, deux *Navy Crosses*, la *Silver Star* et la DFC (US). Président d'un laboratoire pharmaceutique après la guerre, il décède à l'âge de 76 ans en 1987.

Il n'a plus de munitions et presque plus de carburant non plus. Dans de telles conditions, impossible de rentrer au bercail. Il ne lui reste plus qu'à apponter d'urgence sur le *Bunker Hill*, ce qu'il parvient à faire de manière acrobatique après avoir lancé un message de détresse sur les ondes. Ravitaillé en essence et munitions, il rejoindra Ondongo le soir même et sera décoré de la *Navy Cross* quelques jours plus tard. L'homme finira la guerre avec 16 victoires homologuées. Quant à la *Fighting*-17, ce jour-là, elle aura envoyé 18 avions à la casse. Au total, l'opération américaine aura coûté 137 appareils à Tokyo, sans oublier d'importants dégâts sur plusieurs navires de guerre à l'ancre à Rabaul.

LES AS DE LA VF-17

Ira Kepford	16 victoires
Tom Blackburn	11 victoires
Roger Hedrick	9 (12) victoires
Clement D. «Timmy» Gile	8 victoires
Earl May	8 victoires
Howard «Teeth» Burriss	7.5 victoires
Oscar «Oc» Chenoweth	7.5 (8.5) victoires
Daniel G. Cunningham	7 victoires
Merl «Butch» Davenport	6.25 victoires
Paul Cordray	6 (7) victoires
Robert Mims	6 victoires
Frederick J. Streig	5 victoires

Entre parenthèses, le nombre total de victoires à la fin de la guerre

EN FINIR AVEC RABAUL !

Pour fêter ce qui est une indéniable victoire, les « Jolly Rogers » sont envoyés en permission en Australie où ils font honneur à leur réputation de soudards et de coureurs de jupons. Du pays des kangourous et des chasseurs de crocodiles, ils rapporteront un stock d'excellentes bières qui, pour la plupart, voyageront à bord des Corsair en lieu et place des munitions des mitrailleuses ! Une chance qu'au retour les « Jolly Rogers » n'aient pas croisé quelques « Japs » en maraude. La reconquête des Salomon progressant de manière satisfaisante, le *Squadron* quitte la petite île d'Ondongo pour rejoindre la base de Piva, sur Bougainville, d'où il opérera contre Rabaul, principalement en escorte de bombardiers.

Le 26 janvier 1944, la VF-17 accompagne des Dauntless au-dessus de Rabaul. Conformément aux prévisions de l'état-major, la chasse nippone ne se montre guère agressive, ce qui n'est toutefois pas le cas de la DCA. Ce jour-là, trois Corsair ne renteront pas, mais les « Jolly Rogers » se seront tout de même offert huit appareils ennemis. Blackburn, en particulier, abat un « Zero » isolé, victoire faisant de lui le premier as du *Squadron*, il ne sera pas le dernier ! Le lendemain, les « pirates » sont de nouveau sur le pont pour la grande « bagarre » au-dessus de la forteresse ennemie. Ils prennent soin d'un groupe de B-25.

◥ « Ike » Kepford dans son nouveau F4U-1 en vol au-dessus de Bougainville en mars 1944. Son brave « 17684 » à bord duquel il remporta la majorité de ses victoires avait été détruit à l'atterrissage à la suite de dégâts subis en combat le 30 janvier 1944.

▶ Le fameux « 29 » de Kepford photographié à Bougainville le 19 février 1944. Ce jour-là, Kepford a complété son palmarès avec un « Rufe » et deux « Zeke » descendus au large de la Nouvelle-Irlande, pour le porter à 16 victoires. Il est, alors, l'as n° 1 de l'US Navy.

Cette fois, les Américains ont à faire à une défense musclée puisque ce ne sont pas moins de 70 chasseurs qui prennent l'air afin de les intercepter au-dessus des flots. Protégés par les Corsair, les bimoteurs passent en force, mais Thad « Jug » Bell est isolé de son ailier. Chassé par trois « Japs », il est abattu. En face, ce seront 16 A6M qui ne rentreront pas ! Si les résultats en termes de victoires sont au-delà des espérances des pilotes, de leur chef et de l'état-major, les pertes, elles, sont sensibles. Avec quatre hommes mis hors de combat en deux jours, « Tom » Blackburn et Roger Hedrick savent que le moral du *Squadron* ne restera pas longtemps au beau fixe et qu'il convient de stopper l'hémorragie au plus vite. Pour ce faire, les deux officiers mettent en place une nouvelle tactique. L'idée est signée Hedrick. Il s'agira de faire évoluer à 30 000 pieds un *Flight* de six Corsair ayant pour mission de coiffer les chasseurs ennemis avant qu'ils ne puissent s'approcher du gros de la formation. En utilisant les avantages de la vitesse et de l'altitude, les Américains espèrent donner un coup d'arrêt à la série infernale qui les touche. Mise en œuvre dès le 28 janvier, cette nouvelle méthode porte ses fruits puisque ce jour-là la VF-17 abat 14 appareils sans enregistrer la moindre disparition. Le lendemain, ce sont 4 « Zero » supplémentaires qui succombent sous les assauts des « Irregulars ». Et ainsi de suite... En à peine six jours, les « Jolly Rogers » sont crédités de 60 victoires pour la perte de six pilotes et de 13 Corsair, dont trois successivement « victimes » des atterrissages hors normes de « Timmy » Gile, futur as à huit victoires ! Le 6 février, c'est au tour de Blackburn de s'illustrer en ajoutant quatre avions ennemis à son tableau de chasse. En mission libre, il conduit une vingtaine de ses appareils près de Rabaul lorsqu'il tombe sur environ 40 « Zero ». La bataille vire très vite en une série de dogfights durant lesquels Américains et Japonais rivalisent d'adresse et d'agressivité ; c'en sera au point qu'un « bleu » versé au sein de la VF-17 demandera dès son retour de mission à changer d'unité sans le moindre délai ! Dans les derniers jours de février 1944, la pression exercée par les Américains au-dessus de Rabaul a porté ses fruits. Jour après jour, la chasse japonaise s'use. Les vétérans des années 1941 et 1942 ont disparu depuis longtemps et les jeunes pilotes nippons manquent cruellement d'expérience. En outre, leurs appareils sont surclassés par les machines alliées. C'est dans ce contexte que, le 18 février, la VF-17 abat 16 machines ennemies, dont trois pour Kepford, ce sans enregistrer la moindre perte. Nul ne saurait dire si ce nouveau carnage réalisé par Blackburn et les siens aura eu une influence sur l'état-major impérial ; il n'en demeure pas moins que, quatre jours plus tard, les « Japs » commencent à desserrer leur dispositif et à réduire les moyens déployés à Rabaul. Le 26 février, lorsque les « Jolly Rogers » se présentent au-dessus de la base fortifiée pour une mission particulière – particulière car non officiellement planifiée par la Navy : de la propre initiative de Blackburn, il s'agit de mitrailler et de bombarder le « bordel » utilisé par les officiers de la garnison ! – ils n'y rencontrent guère d'opposition, hormis le traditionnel « comité d'accueil » de la DCA. Rabaul neutralisée, privée de proies, la VF-17 passera les derniers jours de son tour d'opérations à chasser des barges et des caboteurs dans les îles Bismarck. Relevée par la VF-34 le 7 mars 1944, l'unité sera officiellement dissoute le 10 avril.

LA FIN D'UNE LÉGENDE ?

Les « Jolly Rogers » dissous, les routes de « Tom » Blackburn et de Roger Hedrick se séparent de nouveau, le premier prenant en 1945 le commandement du navire auxiliaire *Coasters Harbor* tandis que le second transplantera les traditions des « pirates » au sein de la VF-84 dont il prendra le commandement en mai 1944. La *Fighting*-17 sera reformée sur la base d'Alameda en avril 1944, aux ordres du *Lieutenant Commander* Beebe. Le *Squadron* servira à bord du porte-avions *Hornet* avec lequel il combattra à Iwo Jima puis Okinawa. Du 18 mars au 17 avril 1945, les successeurs des « Blackburn's Irregulars » sauront se montrer à la hauteur de l'héritage de leurs aînés puisqu'ils abattront la bagatelle de 146 appareils japonais ; bien sûr, les conditions ne seront pas les mêmes, le Japon étant à genoux et manquant cruellement de pilotes expérimentés. L'épopée des « Jolly Rogers » est intimement liée à la personnalité de Blackburn. Doté d'un caractère ne passant pas inaperçu, il se montrera tolérant et impitoyable avec ses hommes, aussi arrangeant qu'exigeant. Dans le fond, sans la personnalité de cet officier et pilote exceptionnel, la VF-17 n'aurait vraisemblablement été qu'un *Squadron* de plus déployé par les États-Unis dans le Pacifique Sud. Au total, les « Jolly Rogers » auront cumulé 8 373 heures de vol en temps de guerre, détruit 154 appareils japonais et coulé cinq navires pour la perte de 13 des leurs et de 24 appareils. Et comme si tout cela n'était pas suffisant, le *Squadron* termina son *Combat Tour* avec douze as, c'est-à-dire plus que n'importe quelle autre unité de la Marine américaine engagée dans le Pacifique ! ■

Les pilotes de la VF-17 sur la base de Norfolk, juste avant leur embarquement à bord du *Bunker Hill* qui les déposera dans les îles Salomon. Ils ont alors reçu la nouvelle version du Corsair à verrière bombée.

◢ La bannière étoilée flotte sur le château de l'USS *Franklin* (CV-13), alors qu'il navigue pour rejoindre la *Task Force* 58 avec laquelle il doit entreprendre des raids sur Honshû, en mars 1945. Il sera fortement endommagé par un Kamikaze le 19 mars. On note des F4U-1D/FG-1D du CVG-5, composé des VF-5, VMF-214 et 452.

5 LES OPÉRATIONS NAVALES

L'APPEL DU GRAND LARGE

SÉLECTION NATURELLE

Comme nous l'avons vu plus haut, le phénomène Kamikaze bouscule les priorités de la Navy, qui sont, maintenant, de protéger ses précieuses unités en renforçant le parapluie aérien de la flotte. Or, si elle a suffisamment d'avions, elle n'a plus assez de pilotes pour augmenter les effectifs des unités embarquées. Le recours à l'USMC apparaît comme la seule solution. En novembre 1944, le chef d'état-major de la Marine ordonne que cinq groupes aériens (CVG), composés chacun de deux escadrilles de F4U-1D de l'USMC et une de F6F-5 de l'USN, soient immédiatement constitués pour embarquement à bord de porte-avions d'escadre. Par ailleurs, l'USMC doit constituer cinq escadrilles sur Corsair [1] et cinq sur F6F-3 [2] destinées aux dix porte-avions d'escorte placés sous le commandement du Marine Corps.

[1] Ces unités recevront indifféremment des F4U-1D et des FG-1D.

[2] Formées tardivement, les escadrilles sur F6F se trouvaient encore à San Diego quand la guerre a cessé.

[3] Au cours d'un déploiement (*deployment*), une escadrille peut effectuer plusieurs tours d'opérations. À la fin du déploiement, l'unité est renvoyée aux USA pour y être « décommissionnée » ou purement et simplement dissoute. Son numéro peut être repris administrativement par une nouvelle formation, composée de jeunes pilotes frais émoulus des écoles et de quelques cadres de l'ancienne unité ou en provenance d'autres unités ayant subi le même sort. Mais il n'existe aucune filiation directe entre l'ancienne et la nouvelle escadrilles (voir plus haut l'exemple de la VMF-214 *Swashbucklers* et la VMF-214 *Black Sheeps*).

Ces cinq groupes aériens sont les suivants, dans l'ordre de création des CVG :

- CVG-4 (USS *Essex* CV-9) : VF-4, VMF-124 et VMF-213 – 28.12.1944 ;
- CVG-82 (USS *Bennington* CV-20) : VF-82, VMF-112 et VMF-123 – 31.12.44 ;
- CVG-84 (USS *Bunker Hill* CV-17) : VF-84, VMF-221 et VMF-451 – 24.01.45 ;
- CVG-81 (USS *Wasp* CV-18) : VF-81, VMF-216 et VMF-217 – 05.02.45 ;
- CVG-5 (USS *Franklin* CV-13) : VF-5, VMF-214 et VMF-452 – 08.02.45.

Cependant, quand la décision est prise, les VMF concernées sont toutes en cours de rafraîchissement, soit sur la côte Ouest soit à Hawaii, après leur deuxième ou troisième « déploiement » [3]. À l'exception de quelques vétérans qui ont accepté de rempiler, la moyenne d'âge avoisine les 22 ans et zéro heure de vol de guerre.

En toute hâte, un programme d'entraînement spécifique est mis sur pied pour apprendre à cette bleusaille les rudiments de l'appontage. Une douzaine d'atterrissages sur de petits « toits plats » au large d'Ewa et de San Diego et deux ou trois supplémentaires pour les plus chanceux sur le *Saratoga* et le tour est joué. Il faut aller vite. La bataille fait rage aux Philippines et les assauts des Kamikaze ne font qu'augmenter en intensité.

Après sa 69e victoire remportée le 6 septembre 1943, la VMF-124 renoue avec le succès, le 3 janvier 1945, quand son chef, le *Lieutenant Colonel* William A. Millington, s'offre un « Frances » au-dessus de l'aérodrome de Kagi (Formose), lors d'une escorte de TBM. La 213 devra patienter jusqu'au 20 janvier. Tout n'est pas rose pour autant : en neuf jours, les deux VMF perdent 13 appareils et 7 pilotes sans aucune intervention de l'ennemi. Millington en expose les raisons principales : « Nous n'avions aucun doute à propos du fait que le Corsair était largement supérieur au Hellcat en termes de performances et c'était un remarquable chasseur embarqué à tout point de vue. Personnellement, j'ai toujours pensé qu'il représentait l'excellence dans ce domaine et je suis sûr que tous nos pilotes ressentaient la même chose. Nos pertes provenaient surtout du manque d'expérience en matière de vol aux instruments et de navigation en haute mer. De même, les pertes au décollage et à l'appontage étaient imputables au manque d'habitude de ces manœuvres à bord d'un porte-avions d'escadre en opérations. Nous avons perdu au moins trois avions à la suite d'un décrochage après le catapultage ou lors de l'approche. L'entraînement à Hawaii s'était déroulé dans des conditions trop idéales, par temps clair, avec le minimum de carburant et sans armement. Les pilotes n'étaient juste pas préparés à affronter des missions de guerre à bord de Corsair chargés à bloc et dans la crasse. »

Tandis que s'opère une sorte de sélection naturelle parmi les pilotes, l'effondrement des effectifs contraint à réduire la voilure et à laisser les F6F de la VF-4 supporter le poids des interceptions. Quand l'*Essex* met le cap sur Ulithi pour recompléter sa dotation en Corsair, le 22 janvier 1945, la VMF-124 affiche un palmarès de 10 victoires et la VMF-213 de 3, une bien maigre consolation pour les 8 pilotes et 17 avions perdus... en trois semaines. En revanche, le Corsair a prouvé, lors de raids sur l'Indochine, qu'il était un chasseur-bombardier très performant. Tous avaient bien conscience que les réticences à propos de son emploi sur porte-avions appartenaient désormais au passé – à condition qu'il soit confié à des pilotes un peu mieux formés.

L'*Essex* revient pour l'invasion d'Iwo Jima et pour préparer celle d'Okinawa, mais les deux VMF sont débarquées le 24 mars et termineront la guerre aux États-Unis.

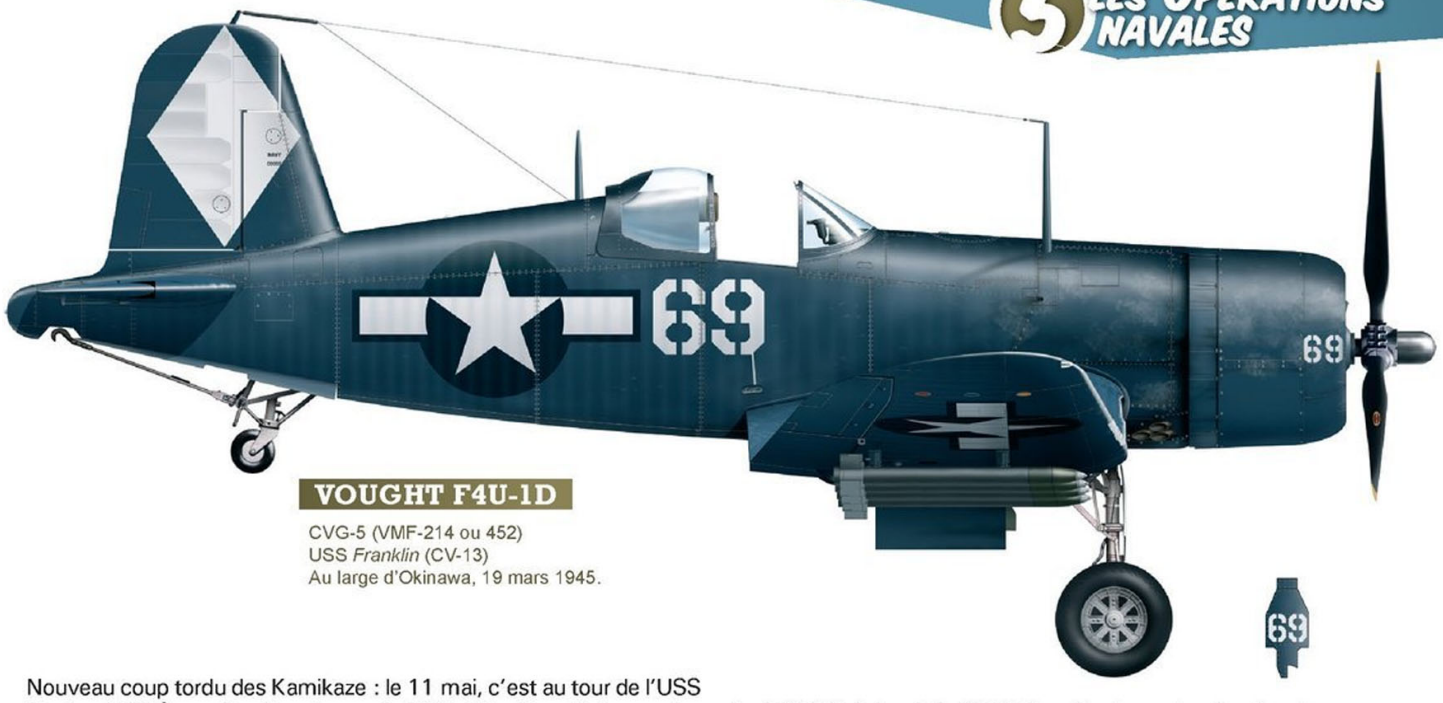
Ironie du sort, ceux que les VMF embarquées étaient chargées de neutraliser vont mettre quatre d'entre elles hors de combat à quelques heures d'intervalle ! Les CVG-5 et CVG-81, respectivement à bord des USS *Franklin* et *Wasp*, sont mis sur la touche par des Kamikaze qui frappent leur porte-avions le 19 mars. Fortement endommagé, le *Franklin* ne peut même pas récupérer ses appareils qui doivent aller se poser sur d'autres « toits plats ». Les VMF-214 et 452 auront été engagées... deux jours. Repliées sur El Centro (Californie), elles ne reviendront jamais au front. La 452 aura quand même trouvé le moyen de remporter quatre victoires.

Le *Wasp* est peut-être moins touché, mais il doit temporairement quitter la zone des combats. Il retrouvera la 3e Flotte en juillet, mais pas les VMF-216 et 217, renvoyées à Pearl Harbor, puis aux USA. À elles deux, elles ont revendiqué quatre victoires.

[4] Depuis la disparition au combat du *Commander* George M. Ottinger, le 24 mars 1945.

◢ Archie G. Donahue (VMF-112 et 451). Il effectue un total de 215 missions de guerre, revendique 14 victoires (plus trois qui ne lui ont pas été officiellement homologuées) et reçoit la *Navy Cross*. (Naval Aviation Museum)

▼ Un Corsair, qui vient de se poser sur l'USS *Franklin*, est conduit à une place de parking. Au large des côtes japonaises de Honshû, mars 1945.



VOUGHT F4U-1D

CVG-5 (VMF-214 ou 452)
USS *Franklin* (CV-13)
Au large d'Okinawa, 19 mars 1945.

Nouveau coup tordu des Kamikaze : le 11 mai, c'est au tour de l'USS *Bunker Hill* ! À son bord se trouve le CVG-84 qui se distingue des autres par le fait que ses trois escadrilles, y compris celle de l'USN, sont équipées en F4U-1D. Par ailleurs, le CVG-84 est commandé [4] par un certain Roger Hedrick, l'ancien second de Tom Blackburn du temps des « Jolly Rogers ». Ironie du sort ou juste retour des choses, c'est sur ce porte-avions que la VF-17 aurait effectué son premier tour d'opérations, si l'US Navy n'avait pas catapulté le Corsair dans l'enfer des îles paradisiaques des Salomon. Mais il y a aussi du beau linge chez les Marines, comme le *Captain* James E. Swett, qui retrouve la VMF-221 avec laquelle il a déjà remporté 14,5 victoires en 1943 ou le *Major* Archie G. Donahue, commandant la VMF-451, qui a déjà remporté 9 victoires avec la VMF-112 à Guadalcanal et aux Russell. Totalisant 71 Corsair, les trois escadrilles sont employées pour des missions de bombardement de Tokyo (février), mais aussi comme chiens de garde contre les Kamikaze à Iwo Jima et Okinawa. Au cours des trois mois et demi de leur séjour à bord, elles se partageront près de deux cents victoires aériennes : 92 pour la VF-84, qui permettra à sept de ses pilotes de devenir as, Hedrick ajoutant trois avions japonais à son palmarès pour un total de 12 ; 66 pour la VMF-221, qui aura quatre as nouveaux, Swett obtenant une dernière victoire et le *Captain* William N. Snider, qui à ses cinq succès de 1943 avec cette même escadrille, en ajoutera 6,5 de mieux ; 34 pour la VMF-451, Donahue revendiquant un triplé et un doublé (total : 14) et le *Major* Herbert H. Long, déjà 6 victoires en 1943, en remportant 4 autres.

Hedrick revient sur la journée du 25 février 1945 :

« Lors de l'un de nos raids matinaux sur un aérodrome japonais, mon Corsair a été touché par la DCA. Je ne pouvais maintenir mon taxi en ligne de vol qu'en tenant le manche à deux mains. J'ai découvert par la suite qu'une timonerie des gouvernes et la commande de l'hélice avaient été tordues et je ne pouvais pas réduire la vitesse des pales. C'est alors que j'ai rencontré deux « Frank » et que je les ai abattus, remarquant au passage qu'ils explosaient exactement comme le « Zero ». En fait, l'un d'eux a explosé juste devant moi et j'ai dû traverser la boule de feu. Je me suis recroquevillé sur moi-même, me demandant où était son foutu moteur, mais je suis passé. Ma dernière victoire a été obtenue peu après. J'ai chopé un autre « Zero » et, après avoir tiré dessus, il a perdu de l'altitude. Je suis passé juste au-dessus de lui et j'ai plongé mon regard dans son habitacle à 5 m de lui. Je ne sais pas pourquoi il n'a pas sauté, peut-être avait-il été blessé. [...] Ce furent mes trois dernières victoires. Par la suite, je n'ai plus eu la moindre occasion d'ouvrir le feu sur quoi que ce soit. »

Le CVG-82 à bord de l'USS *Bennington* reste plus longtemps que les autres en opérations, ses unités n'étant débarquées qu'à la mi-juin, après six mois de service effectif. La VMF-112 revendique 53,5 victoires et la VMF-123, 29. La première permet à son chef, le *Major* Herman Hansen Jr, de devenir « as » (total 5,5), après avoir obtenu sa première victoire quand il commandait la VMF-122 dans les Salomon, à l'été 1943. Un autre pilote de cette unité, le *Captain* Donald C. Owen, remporte les 2,5 victoires qui lui manquaient pour parvenir au même statut (Owen était un ancien de la VMF-121 du temps de Guadalcanal, fin 1942) ; malheureusement, il se tue sur son F4U-1D (82325) lors d'un décollage à l'aube, avec une faible visibilité, le 26 mai 1945.

AVEC LES PORTE-AVIONS DES *MARINES*

L'USS *Block Island* (CVE-106) est le premier porte-avions de l'USMC à être engagé en opérations dans le Pacifique. Le 20 mars 1945, il quitte San Diego avec à son bord le MCVG-1 (*Marine Carrier Group*) commandé par le *Lieutenant Colonel* John F. Dobbin, auréolé de ses 7,5 victoires remportées à Guadalcanal avec la VMF-224, qui lui ont valu la *Navy Cross*. Ce groupe se compose de deux escadrilles : la VMTB-233 équipée de 12 TBM-3 et la VMF-511 du *Major* R. C. Maze avec ses 8 F4U-1D, 6 F6F-5N et 2 F6F-5P. Avec ses chasseurs de jour et de nuit, ses avions de reco-photo et ses bombardiers-torpilleurs, ce MCVG est une véritable *Task Force* en miniature.

À l'origine, la VMF-511 avait été commissionnée le 1er janvier 1944 et faisait partie des quatre escadrilles de Corsair (VMF-512, 513 et 514) retenues dans le cadre du projet « Danny », consistant à envoyer les porte-avions de l'USMC faire la chasse aux sites de lancement des V-1 en Europe. Ce projet sera contrarié par le débarquement en Normandie, qui réduira sérieusement la menace, et par le général Marshall, chef d'état-major de l'Armée, qui mettra toutes ses étoiles dans la balance pour faire interdire la présence des Marines en Europe.

Le *Block Island* arrive en vue d'Okinawa le 10 mai 1945 et la VMF-511 commence ses opérations immédiatement. Il est suivi dans son sillage par l'USS *Gilbert Islands* (CVE-107), avec à son bord les deux formations du MCVG-2 (*Lieutenant Colonel* W. R. Campbell) : la VMTB-143 (12 TBM-3) et la VMF-512 du *Major* B. H. Baesler (équipée de 6 FG-1D, 9 F4U-1D et 2 F6F-5P) ; le *Commander Air Group* a droit à son F4U-1D personnel. Les Corsair sont engagés sur Sakishima Gunto, le 21 mai. Après la campagne d'Okinawa, les deux *jeep carriers* [5] forment le *Task Group* 32.1.3 (premier et seul regroupement tactique des porte-avions de l'USMC) et filent sur Balikpapan (Bornéo) pour donner un coup de main aux Australiens, qui y débarquent le 1er juillet. Ils rejoignent le golfe de Leyte quelques jours plus tard, puis retrouvent la 3e Flotte au large du Japon le… 15 août, où ils reçoivent l'ordre du jour de l'amiral « Bull » Halsey : « Apparemment, la guerre est finie et vous avez l'ordre de ne plus ouvrir le feu ; alors, si vous apercevez des avions japs, vous n'aurez qu'à les abattre de manière amicale. »

À bord de l'USS *Cape Gloucester* (CVE-109) se trouve le MCVG-4 du *Lieutenant Colonel* Donald K. Yost, vétéran de Guadalcanal, titulaire de 6 victoires et de quelques décorations comme la *Silver Star*. En avril 1945, le porte-avions prend à son bord les VMTB-132 (12 TBM-3) et VMF-351 (18 FG-1D et 2 F6F5-P). Début juillet, les Corsair sont engagés au-dessus d'Okinawa. Le mois suivant, le *Cape Gloucester* patrouille en mer de Chine Orientale, permettant aux FG-1 de ravager ce qu'il reste de la Marine japonaise et même d'engranger 5 victoires, dont 2 sont créditées à Yost.

Le dernier à entrer en action est l'USS *Vella Gulf* (CVE-111). Les 12 TBM-3 de la VMTB-234 et les 16 F4U-1D et 2 F6F-5P de la VMF-513 forment le MCVG-3 du *Major* Royce W. Coln, le 17 juin. Les Corsair effectuent deux raids sur les Mariannes en juillet, puis se tournent vers Okinawa en août.

Bien évidemment, le gros de l'activité de ces quatre escadrilles consiste en des missions d'appui tactique, ce qui leur donne peu d'occasions d'engager l'aviation japonaise. D'ailleurs, elles ne sont créditées que de 7 victoires en tout, la VMF-513 n'en revendiquant aucune.

GOODYEAR FG-1D (BuAer inconnu)

Lieutenant Colonel Donald K. Yost
Commandant le MCVG-4
USS *Cape Gloucester* (CVE-109)
Au large de Balikpapan (Bornéo), juillet 1945.

▶ Agitation sur le pont de l'USS *Bunker Hill* (CV-17) au large d'Okinawa début mai 1945. Son *Air Group* se composait d'une escadrille de l'USN (VF-84) et de deux de l'USMC (VMF-221 et 451). Un F4U-1D de la VF-84 s'apprête à décoller ; cette unité perdra 21 de ses membres tués lors d'une attaque d'un kamikaze le 11 mai, ce qui écourtera le séjour du porte-avions dans les eaux du Pacifique. (Museum of Naval Aviation)

◀ James E. Swett (VMF-221). Il revendique 15,5 victoires, est abattu deux fois et reçoit la *Marine Corps Medal of Honor*, le 9 octobre 1943. (Naval Aviation Museum)

[5] Littéralement porte-jeeps, surnom amical donné aux petits porte-avions d'escorte.

▼ Un F4U-1D de la VMF-511 s'apprête à être catapulté du pont de l'USS *Block Island* (CVE-106), le 5 février 1945.w

MIDNITE BLUE

La Navy n'est plus opposée à embarquer le Corsair sur ses porte-avions, mais, pour ses propres escadrilles, elle a une autre idée en tête. Elle maintient sa confiance au Hellcat pour les interceptions et décide d'utiliser surtout le potentiel du Corsair pour l'appui tactique comme mission primaire et de le réserver en priorité aux porte-avions d'escadre naviguant dans le Pacifique.

À partir d'août 1943, la politique de l'USN consiste à créer des CVG complets (*Carrier Groups*) pour les affecter à un porte-avions, anticipant ainsi le retrait des CVG précédents, dont les escadrilles sont envoyées au repos et « décommissionnées ». Le numéro du CVG est toujours identique à celui des escadrilles qui lui sont affectées – ou le contraire (CVG-10 : VF-10, VBF-10, VB-10 et VT-10). Lors de la création des premiers CVG, il coïncidait également avec le numéro de coque des porte-avions (USS *Franklin*, CV-13 : CVG-13), mais dès la mi-1944, ce n'est pratiquement plus possible, en raison de la rapide expansion des CVG et de la nécessité de reconstituer les escadrilles ayant terminé leur tour d'opérations avec du personnel et du matériel nouveaux.

Lorsque les premières escadrilles de la Navy embarquent sur les porte-avions avec leurs Corsair, et même si elles portent un numéro ancien (VF-10, par exemple), ce sont toutes des unités entièrement nouvelles qui n'ont aucun rapport, à l'exception du numéro – une simple formalité

▲ Le *Lieutenant Colonel* Donald K. Yost, vétéran de la VMF-121 lors des durs combats à Munda, fin 1942, remporte deux nouvelles victoires avec la VMF-351, dont la dernière le 5 août 1945, pour porter son palmarès à 8. Il participera à la guerre de Corée et quittera l'USMC en 1959 avec le grade de *Brigadier General*.

VOUGHT F4U-1D (BuAer 57803)

Lieutenant Commander Roger R. Hedrick
Commandant la VF-84
USS *Bunker Hill* (CV-17)
Au large des côtes japonaises, 17 février 1945.

VOUGHT F4U-1D

VBF-89
USS Antietam (CV-36)
San Diego, mai 1945.

administrative –, avec leurs devancières. La plupart des pilotes sont frais émoulus des écoles, à l'exception des officiers d'encadrement, quelquefois as, toujours très chevronnés, mais qui n'ont pas forcément combattu sous ce numéro d'unité dans le passé.

Les effectifs des VF ayant été fortement gonflés au fil des mois, jusqu'à 73 avions et 95 pilotes à la fin de l'année 1944, la Navy décide de dédoubler ses escadrilles de chasse pour former avec l'autre moitié un nouveau type d'escadrille : la VBF (*Bombing-Fighting Squadron*). Laissant les missions de supériorité aérienne au Hellcat, les VBF sont équipées des versions de chasse-bombardement du Corsair (F4U-1D, FG-1D et ultérieurement F4U-4). Évidemment, en cas de nécessité, elles seront amenées à former des patrouilles défensives, notamment face à la menace Kamikaze.

À compter de mars 1945 et du remplacement des CVG, le Corsair commence à coloniser les grands porte-avions d'escadre. Comme on l'a vu plus haut, la première escadrille opérationnelle est la VF-84, commandée à l'origine par le *Lieutenant Commander* Roger R. Hedrick.

S'il est prévu d'affecter des Corsair à quelques porte-avions d'escorte dans le Pacifique, leurs CVG sont encore à l'entraînement lorsque sonne la fin des combats. Quant à l'USS *Antietam* (CV-36) et la VBF-89 (F4U-4), ils arriveront sur zone après la cessation des hostilités.

Seulement douze escadrilles de Corsair appartenant à l'US Navy seront engagées contre le Japon, en y incluant la VF-17 « Jolly Rogers », décommissionnée en mars 1944, et la VF-84, débarquée après le retour du *Bunker Hill* à Pearl Harbor, en mai 1945. En juillet 1945, l'US Navy dispose de dix porte-avions d'escadre en opérations, ce qui représente 412 Hellcat et 281 Corsair, auxquels s'ajoutent les 144 Hellcat à bord des six porte-avions légers (CVL) et environ 90 Hellcat sur vingt porte-avions d'escorte. Comme on le voit, même à la fin de la guerre, le Corsair reste minoritaire dans l'inventaire de la Navy.

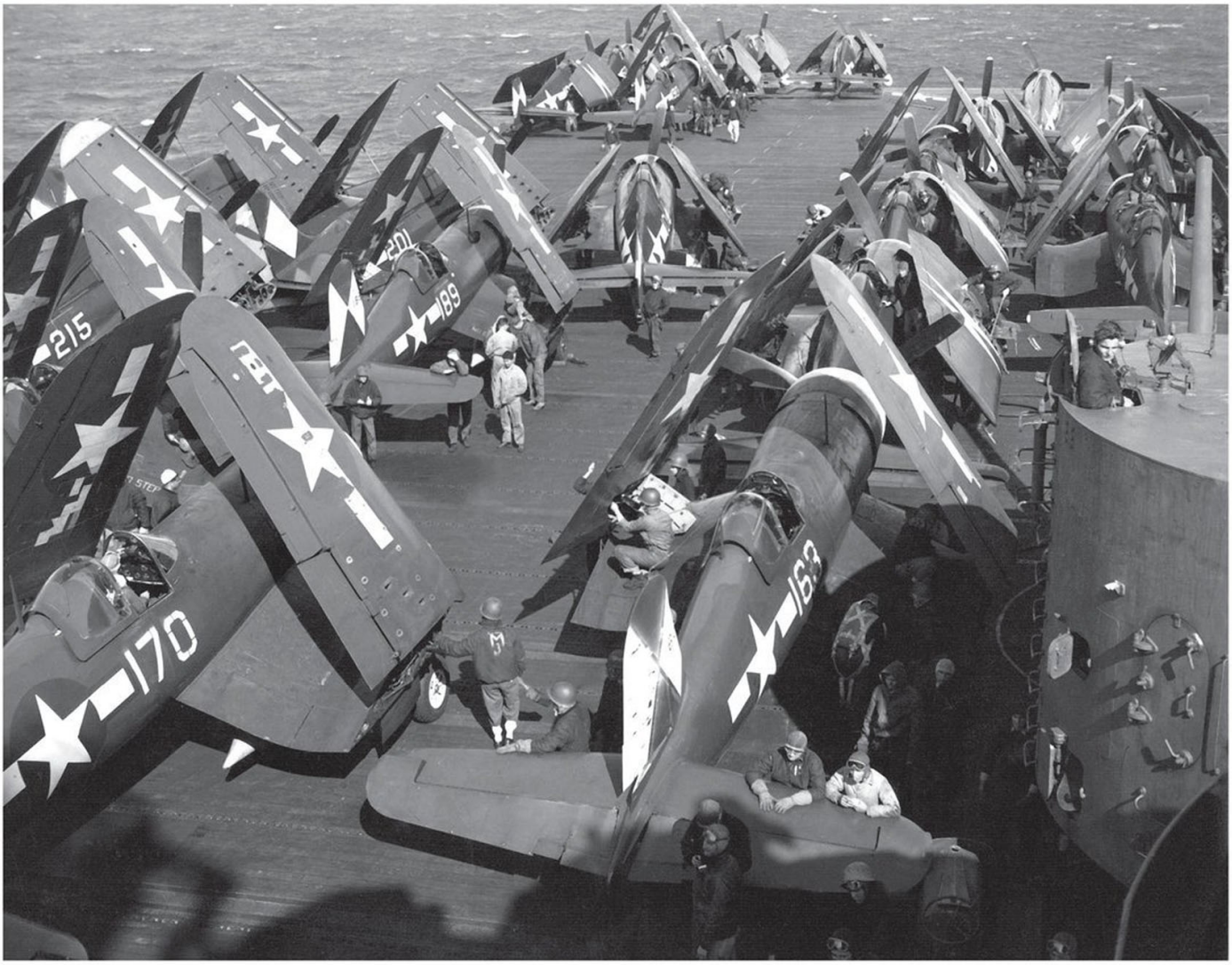
L'US Navy a eu la rancune tenace.

Quand il embarque avec la VF-85 sur l'USS *Shangri-La* (CV-38) en avril 1944, le *Lieutenant (jg)* Joe D. Robbins a beaucoup bourlingué depuis décembre 1942, quand il était arrivé jeune *Ensign* à la VF-3. Il évoque quelques souvenirs de ses 39 missions de guerre effectuées sur Corsair. Le 4 mai 1945, il commande une section pour une CAP [6] impliquant 12 F4U-1C :

LES UNITÉS DE CORSAIR DE L'US NAVY
PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE D'ENTRÉE EN OPÉRATIONS

- USS *Essex* (CV-9), CVG-83 : VBF-83 (F4U-1D) – mars 1945.
- USS *Intrepid* (CV-11), CVG-10 : VF-10 (F4U-1D, puis F4U-4) et VBF-10 (F4U-1D) – mars 1945.
- USS *Hancock* (CV-19), CVG-6 : VBF-6 (F4U-1D, puis F4U-4) – mars 1945.
- USS *Wasp* (CV-18), CVG-86 : VBF-86 (F4U-1D, puis F4U-4) – mars 1945.
- USS *Shangri-La* (CV-38), CVG-85 : VF-85 (F4U-1C) et VBF-85 (F4U-1D) – avril 1945.
- USS *Lexington* (CV-16), CVG-94 : VBF-94 (F4U-4) – juin 1945
- USS *Yorktown* (CV-10), CVG-88 : VBF-88 (FG-1D) – juin 1945.
- USS *Bennington* (CV-20), CVG-1 : VBF-1 (F4U-1D) – juin 1945.

[6] CAP : *Combat Air Patrol*, patrouille *a priori* chargée de couvrir une zone précise (dans ce cas, un destroyer au large d'Okinawa servant de piquet pour avertir de l'arrivée de Kamikaze).



▼ Le pont d'envol de l'USS *Essex* (CV-9), en mai 1945. Tout au fond, les F6F-5 de la VF-83 ; à l'extrême gauche, les SB2C-4 de la VB-83 ; et au premier plan, les F4U-1D de la VBF-83.

« Ces vols duraient environ quatre heures et vous ne vouliez pas larguer votre réservoir auxiliaire jusqu'à ce que vous y soyez obligés. J'avais la main sur le sélecteur, prêt à passer sur le réservoir principal et larguer le bidon ventral, quand j'ai aperçu les intrus. Nous regardions tous vers le bas, quand, tout à coup, une trentaine de « Zeke » nous sont tombés dessus. Nous ne les avions pas vus approcher, parce que le temps était brumeux et que l'on nous avait dit qu'ils étaient en dessous de nous. Je suis passé sur le réservoir principal, j'ai largué le ventral et effectué un virage serré – tout ça en même temps, pas le choix. Mais l'alimentation du moteur s'est coupée et il s'est arrêté. Cela ne prend que quelques secondes pour amorcer la pompe du réservoir principal, mais je n'avais pas tout ce temps devant moi. On ne peut pas avoir de l'aspiration quand on fait des virages serrés et, croyez-moi, les miens étaient vraiment serrés. Un avion, arrivant de mes 10 heures, s'est placé dans mon collimateur. J'ai tenté une correction de 30° et ai appuyé sur la détente : rien ! Je me balançais de droite et de gauche, le plus violemment possible, pour qu'ils n'aient pas le temps de me viser et toujours sans moteur. Je continuais à recharger les canons, mais il n'y avait rien à faire. »

La chance est avec Joe Robbins : il n'est pas touché. Sa patrouille perd cependant deux avions.

« Des quatre avions de ma section, aucun n'avait pu tirer. À cette époque, nous étions la seule escadrille de la Navy avec des canons de 20 mm. L'après-midi, on les a testés en altitude et on a découvert qu'ils givraient à 4 500 m. On a vérifié auprès de Washington et on nous a répondu que les essais à haute altitude avaient été annulés ! Jusqu'à ce que l'on reçoive des réchauffeurs, nous avons restreint nos patrouilles à 3 600 m et la VBF-85 (mitrailleuses de 12,7) a pris la couverture haute. »

Le 11 mai, il participe à une CAP de 16 F4U-1C, à environ 20 km du nord d'Okinawa, quand 16 « Zeke » sont repérés à 1 200 m, les Corsair volant à 1 500.

« Je les ai vus le premier et ai effectué un virage sur ma gauche. Pendant le virage, j'ai rompu la formation pour les prendre en chasse et, quand j'ai commencé à piquer, ils se sont égaillés dans toutes les directions. Le reste de la formation m'a suivi et chacun a choisi son avion. J'en ai repéré un à l'extérieur de mon piqué. Il a mis le cap à l'ouest et est descendu à 300 m. J'étais dans sa queue et il y en avait d'autres qui allaient dans la même direction. Ce n'était pas la meilleure manière de les prendre, mais nous devions les descendre avant qu'ils n'atteignent nos navires. On ne pouvait pas faire une passe suivie d'un dégagement et d'une boucle pour revenir, parce que le temps nous manquait. Le « Zeke » et moi allions à la même vitesse. J'étais à bonne distance, environ 180 m, juste derrière. Alors, j'ai ouvert le feu sans correction. J'ai visé le milieu de son fuselage. J'ai tiré une rafale moyenne et j'ai vu les obus toucher l'avion, un obus sur trois étant explosif. Je voyais bien les dégâts causés à son empennage, mais je n'apercevais pas de flammes. Il a basculé dans un tonneau inversé et est tombé. Je l'ai perdu de vue. C'était allé si vite que je ne pouvais dire si j'avais atteint le pilote. Mais si oui, mes obus de 20 avaient dû le transpercer. Je ne pense pas qu'il ait pu survivre, mais je n'ai pas revendiqué de victoire confirmée, parce que je n'avais pas vu l'avion s'écraser ou brûler – on ne me l'a compté que comme endommagé. »

Robbins a l'occasion de se rattraper dans les vingt minutes qui suivent ce premier engagement : il descend trois « Zeke », qui lui sont dûment homologués. Au retour de cette sortie, il est donc officiellement considéré comme « as ». Ce sera d'ailleurs le seul du CVG-85.

Puisqu'il est question d'as, voyons donc comment se sont comportées les dix escadrilles de la Navy, en les classant par ordre décroissant de victoires, bien qu'il faille rappeler que les missions de supériorité aérienne ne faisaient pas partie de leurs priorités.

▶ **91 victoires : VBF-83 (USS *Essex*).**

Embarqué le 10 mars 1945, le CVG-83 y restera jusqu'à la fin des hostilités, l'USS *Essex* effectuant deux croisières (du 14 mars au 1er juin et du 1er juillet au 13 septembre). En mai, la VBF-83 est prise en main par le *Lieutenant Commander* Thomas H. Reidy. Comme pour toutes les autres VBF, ses missions consistent surtout en des frappes sur des objectifs terrestres : Kyûshû (juin 1945), Okinawa, Tokyo (30 juillet), Honshû (9 et 10 août). Quatre pilotes de l'unité accèdent au statut « d'as », dont son chef d'escadrille, qui revendique un « Myrt » – sa 10e victoire (toutes remportées avec son escadrille) – le 15 août à 05h40, à quelques heures du cessez-le-feu. La VBF-83 a reçu 129 F4U-1D, dont les trois quarts ont été détruits ou jetés en mer, car trop endommagés. Elle a perdu deux pilotes tués, dont le *Lieutenant (jg)* William H. Harris (qui avait ajouté quatre victoires à celle remportée à bord d'un SB2C-1 de la VB-17 en novembre 1943), qui périt dans l'explosion de sa bombe de 500 kg en plein vol, le 9 août ; il recevra la *Navy Cross* à titre posthume. Un palmarès à comparer à celui de la **VF-83** sur F6F-5 : **137 victoires**, 12 as (aucun ne dépassant 8 victoires sur l'*Essex*) et cinq pilotes tués et un disparu.

◤ Départ pour une mission sur Okinawa des F4U-1D de la VBF-6 à bord de l'USS *Hancock* (CV-19), le 2 avril 1945. Au second plan, des TBM-3 de la VT-6.

Quatre F4U-1D de la VBF-86 de l'USS Wasp (CV-18) de retour d'une mission en mars 1945. (Naval Aviation Museum).

▶ **86 victoires : VF-10 (USS *Intrepid*).** Le CVG-10 monte à bord du CV-11 le 16 février 1945, mais la croisière opérationnelle ne commence qu'après le départ d'Ulithi, le 14 mars. Après quelques *strikes* sur le sud du Japon, il couvre les débarquements à Okinawa. Touché par un Kamikaze, le 16 avril, l'*Intrepid* doit rentrer aux États-Unis pour y être réparé. Il revient en juillet avec ses deux escadrilles équipées en F4U-4, mais il ne sera plus engagé. Toutefois, sur ce mois d'opérations au large d'Okinawa, la VF-10 va faire le plein. Le grand bonhomme de l'escadrille est, à n'en pas douter, le *Lieutenant (jg)* Phillip L. Kirkwood, qui revendique deux « Zeke » le 29 mars, puis six victoires le 16 avril, qui viennent s'ajouter aux quatre remportées lors d'une précédente croisière à bord de l'USS *Enterprise*. La VF-10 couronne sept « as » en tout. Elle perd quatorze avions en opérations et sept pilotes, dont un seul en combat aérien.

▶ **40 victoires : VF-85 (USS *Shangri-La*).**
Le 21 avril 1945, l'USS *Shangri-La* quitte Ulithi pour soutenir les débarquements d'Okinawa ; il reste dans le secteur jusqu'au 14 mai. Il y revient du 24 mai au 13 juin, puis se tourne vers le Japon. Il entreprend une troisième croisière à partir du 1er juillet. La VF-85 perd sept pilotes avant avril 1945 et huit portés disparus en opérations. Elle ne compte qu'un seul as, Robbins, comme on l'a vu plus haut.

▶ **17 victoires : VBF-6 (USS *Hancock*).**
Cette unité est formée par dédoublement de la VF-6, le 2 janvier 1945. Elle participe aux opérations à partir du 18 mars. L'USS *Hancock* étant endommagé par un Kamikaze, le 7 avril, elle rentre avec lui à Pearl Harbor. Rééquipée en F4U-4, elle remonte au front avec son porte-avions, le 13 juin, profitant de son passage près de l'île de Wake pour s'entraîner à balles et bombes réelles sur ce qu'il reste de la garnison japonaise. Aucun de ses pilotes ne revendique plus de deux victoires. Elle perd sept pilotes tués (dont six par accident), deux portés disparus et un fait prisonnier.

▶ **15 victoires : VBF-10 (USS *Intrepid*).**
Créée par dédoublement de la VF-10, son histoire est parallèle à celle-ci. Le *Lieutenant* Paul Cordray compte déjà six victoires remportées avec les « Pirates » de la VF-17 ; il en ajoute une septième le 16 avril 1945.

▶ **10 victoires : VBF-85 (USS *Shangri-La*).**
Son histoire est commune à celle de la VF-85, dont elle est issue par dédoublement, le 8 janvier 1945. Ses pertes s'élèvent à deux tués et sept disparus.

▶ **7 victoires : VBF-86 (USS *Wasp*).**
Formée par la partition de la VF-86, le 2 janvier 1945, elle part à bord de l'USS *Wasp*, le 14 mars, pour une campagne de raids au-dessus du Japon. Touché par une bombe, le 19 mars, le *Wasp* doit rentrer aux États-Unis. Entre-temps transformée sur F4U-4, elle repart le 11 juillet de Pearl Harbor, se fait les dents sur Wake, et recommence les missions sur le Japon le 21. Elle perd trois pilotes portés disparus.

▶ **5 victoires : VBF-88 (USS *Yorktown*).**
Créée par dédoublement de la VF-88, le 2 janvier 1945, elle participe aux opérations sur Saipan entre le 14 mai et le 12 juin, basée à terre à Marpi Point. Le 17 juin, elle embarque à bord de l'USS *Yorktown* pour mener des raids contre le Japon. Elle déplore quatre pilotes tués (un seul à l'ennemi) et six disparus (dont plusieurs ont été faits prisonniers). Sur ses cinq victoires, trois sont remportées dans la matinée du 15 août.

▶ **3 victoires : VBF-1 (USS *Bennington*).**
Issue de la division de la VF-1, elle monte à bord de l'USS *Bennington* dans le golfe de Leyte, le 17 juin 1945. Elle participe à une série de raids contre les ports et les aérodromes du Japon. Ses pertes s'élèvent à huit pilotes tués (dont quatre du fait de l'ennemi) et quatre disparus.

▶ **0 victoire : VBF-94 (USS *Lexington*).**
Embarquée le 5 juin 1945, elle bombarde Wake, alors qu'elle fait route pour le golfe de Leyte, et commence les choses sérieuses le 1er juillet, effectuant de nombreuses missions au-dessus du Japon. Elle perd cinq tués à la suite d'accidents et sept disparus.

La dernière victoire d'un Corsair est à porter à l'actif de l'*Ensign* Falvey McK Sandidge Jr de la VBF-85, qui a abattu « de manière amicale » un « Judy » le 15 août 1945 à 12h00.
En tout, 88 pilotes de Corsair appartenant à l'USMC sont devenus as, contre seulement 33 de l'US Navy. Ils totalisent 785,33 victoires à eux seuls sur les 2 140 officiellement créditées au Corsair. ■

6 AU SERVICE DE SA MAJESTÉ

CORSAIR DANS L'ATLANTIQUE

La Fleet Air Arm (FAA), composante aérienne de la Royal Navy, touche ses premiers Corsair Mk. I sur la base de Quonset Point (Rhode Island) en mai 1943. Les Britanniques, toujours pragmatiques, ont jugé plus judicieux de former leurs pilotes sur place. Le cursus (quatre mois) se déroule sur la base de Brunswick (Maine) à partir du mois d'août. La FAA y établit plusieurs unités spécifiquement réservées à l'entraînement, puis une première rafale de nouvelles escadrilles opérationnelles, à commencer par le N° 1830 *Squadron*, le 1er avril 1943. En deux ans, le dernier *Squadron*, le N° 1853, étant mis sur pied le 1er avril 1945, ce sont 19 escadrilles qui sont ainsi créées. Seules quatre recevront le baptême du feu à la fois dans l'Atlantique et dans le Pacifique et deux autres seulement dans le Pacifique.

Les Corsair sont mis aux standards britanniques par des équipes de Blackburn installées à Brunswick et à Roosevelt Field (New York). Par la suite, les modifications seront réalisées, toujours par Blackburn, mais au Royaume-Uni.

Très vite, les jeunes pilotes apprennent à se méfier du Corsair. Les accidents sont nombreux, et beaucoup se terminent tragiquement. En tout, quelque 75 machines, toutes versions confondues, seront radiées des contrôles à la suite d'un accident, coûtant la vie à 19 pilotes, rien que sur le territoire américain.

▲ Un Corsair Mk. IV du HMS *Victorious* vient de se poser sur l'USS *Essex*, le 9 août 1945. En général, un pilote qui se posait sur un autre porte-avions était accueilli par une ou deux pointes d'ironie et en repartait avec quelques graffitis sur son avion. « Un jour, rapporte le *Lieutenant Commander* William Leonard de l'USS *Shangri-La*, un Corsair britannique s'est posé sur notre porte-avions. Le pilote devait avoir entre dix-huit et vingt ans. Il fut accueilli par des remarques du genre : « *On n'a pas dit aux « Rosbifs » qu'il ne fallait pas laisser les enfants jouer avec les avions ?* ». »

COULEZ LE *TIRPITZ* !

La FAA sera le seul utilisateur du Corsair en Europe. Le 17 janvier 1944, le 47th *Naval Fighter Wing* est mis sur pied pour regrouper les N° 1834 et 1836 *Squadrons* à bord du HMS *Victorious* (total de 28 Corsair Mk. II) qui, début mars 1944, prend la mer avec une puissante force navale dans le cadre de l'opération « Tungsten », que l'on peut résumer par cette phrase : coulez le *Tirpitz* ! En effet, la Royal Navy a toujours un compte à régler avec ce monstre d'acier réfugié au fin fond d'un fjord près de Trondheim (Norvège). L'opération est déclenchée le 3 avril, mais les Corsair rentrent sans avoir tiré un coup de feu. Ils reviennent le 26 avril et, cette fois, s'en prennent à la *Flak*, dont la riposte contraint deux pilotes à un bain forcé (ils sont faits prisonniers). Au début du mois de juillet, le *Victorious* est remplacé par le HMS *Formidable* (N° 1841 et 1842 *Squadrons*). Ce dernier participe, notamment, à l'opération « Goodwood », toujours contre le *Tirpitz*, du 24 au 29 août : pas moins de cinq appareils sont descendus par la *Flak*, faisant quatre tués. Le 21 septembre, le *Formidable* arrive à Gibraltar, prélude à son intégration à la *British Pacific Fleet*.

Le Corsair n'aura jamais pu se mesurer à la Luftwaffe, ce qui causera une certaine frustration chez les pilotes. Il n'en reste pas moins qu'il aura payé un lourd tribut à ses différentes croisières dans l'Atlantique Nord, les deux porte-avions perdant 21 de leurs 58 appareils embarqués (dont une majeure partie à la *Flak*) !

▲ Les Corsair Mk. III (F3A-1) sont réservés à l'entraînement en raison de la méfiance de l'Amirauté envers la qualité de la production de Brewster. Le JS481, appartenant au N° 759 *Squadron*, a été photographié à Yeovilton (Somerset) au milieu de l'année 1945. (Collection R. C. Sturtivant)

SEND HIM VICTORIOUS...

En décembre 1943, les deux premiers *Squadrons* (N° 1830 et 1833) embarquent à bord du HMS *Illustrious* à destination de Ceylan. Nous passerons rapidement sur ces opérations, pour retrouver ce porte-avions, en mars 1945, au moment où il est intégré avec les HMS *Victorious* et *Formidable* à la *Task Force* 57 en vue de l'opération « Iceberg », la prise d'Okinawa.

La *British Pacific Fleet* (BPF) appareille d'Ulithi à destination d'un point situé à 160 km au sud de Sakishima Gunto, d'où, le 26 mars, partent les premiers raids visant les aérodromes de l'île. Les Corsair sont utilisés à la fois pour les missions de mitraillage (« Ramrod ») et comme couverture aérienne. Six *Squadrons* y participent : les N° 1830 et 1833 (*Illustrious*), 1834 et 1836 (*Victorious*) et 1841 et 1842 (*Formidable*), soit environ 110 appareils.

Pilote et as du Royal Marine, le *Major* Ronald C. Hay, commandant le 47th *Naval Fighter Wing*, se souvient de cette période : « La plus grande menace aérienne qui nous attendait a pris, dans les derniers mois de la guerre, la forme de Kamikaze. Nous avons connu des moments vraiment désagréables avec des ponts d'envol parsemés de bombes et d'avions avec des réservoirs remplis qui attendaient que le porte-avions se tourne en direction du vent pour pouvoir décoller. Je me revois en train d'attendre assis dans mon avion alors que le pont se remplissait lentement ; nous étions alors loin d'un décollage et tout à coup, les canons du navire ont commencé à ouvrir le feu. J'ai tourné la tête vers le ciel à la recherche d'un « Zeke » ou d'un « Val » en train de s'enfoncer dans les entrailles du porte-avions. Je me souviens d'avoir observé un autre Kamikaze louper de peu l'*Indomitable* qui se trouvait à moins d'un demi-mile de nous, en pleine manœuvre de lancement de son armada aérienne. J'étais le premier sur le pont prêt à décoller et dès que le signal a été donné, je me suis retrouvé dans les airs suivi par mon *flight*, abandonnant ces pauvres bougres à leur sort ! »

Le *Lieutenant* W. K. Munnoch, appartenant au N° 1833 *Squadron* à bord de l'*Illustrious*, apporte sa vision des choses : « Notre travail était de ravager les petits aérodromes servant d'escales aux avions que les Japonais envoyaient à Okinawa.

VOUGHT CORSAIR MK. II (JT404)

Sub-Lieutenant H. S. Mattholie
N° 1841 *Squadron*, HMS *Formidable*
Fait prisonnier le 17.07.44, îles Lofoten (Norvège).

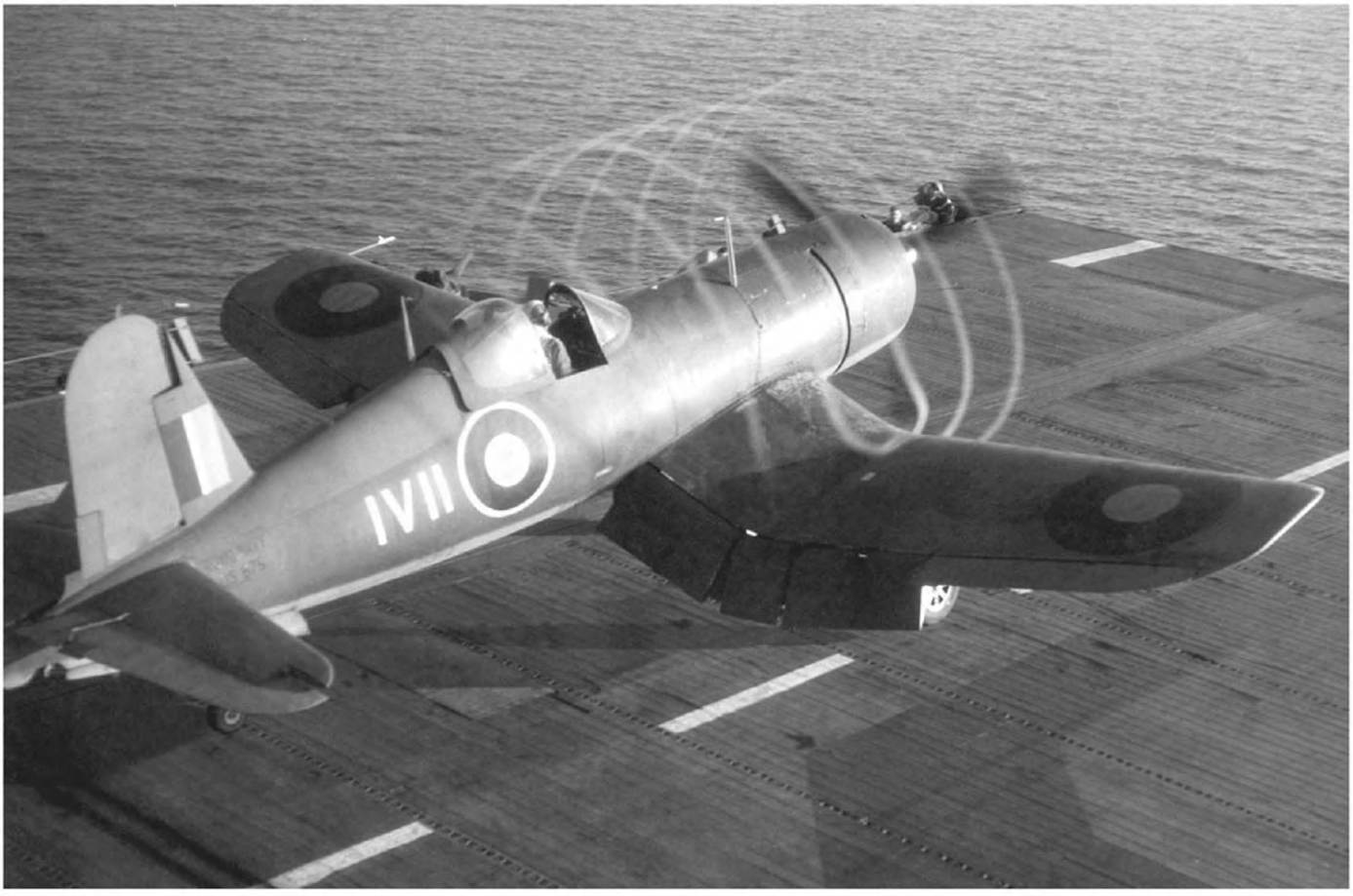
◣ Le Corsair Mk. I JT168 affecté au N° 1835 *Squadron* à la NAS Brunswick (Maine), au cours de l'été 1943. Après la formation du N° 738 *Squadron*, destiné à la familiarisation des premiers pilotes avec leur n ouvelle monture, sept nouveaux *Squadrons* opérationnels (N° 1830, 1831, 1833 à 1838) sont formés entre avril et octobre 1943 à Brunswick.

C'était un boulot monotone. Jour après jour, on revenait sur les mêmes endroits. On finissait par les connaître par cœur. Mitrailler un aérodrome ne faisait pas partie des expériences les plus agréables, parce qu'on volait à basse altitude, tirés par la flak [sic], mais le Corsair encaissait bien les coups et il était robuste. Je lui en ai toujours été reconnaissant. »

Dix avions-suicides sont abattus par les Corsair du *Victorious* et de l'*Illustrious* au cours des quinze premiers jours d'avril, le *Formidable* devant attendre le 5 mai pour ouvrir son compteur. Le 4 mai, le *Lieutenant* Donald J. Sheppard du N° 1836 revendique un « Judy » ; c'est sa cinquième victoire, les quatre autres (dont deux partagées avec Ronald Hay) ayant été remportées à Sumatra en janvier. Sheppard devient ainsi le seul et unique « as » sur Corsair de la FAA.

En un mois d'intense activité, les 270 avions de la BPF ont déversé 412 tonnes de bombes, tiré 325 roquettes en 2 444 sorties, qui ont coûté 29 hommes tués ou disparus et 47 avions. Huit pilotes de Corsair ont été tués ou faits prisonniers, parmi lesquels le commandant du N° 1836, le *Lieutenant Commander* J. B. Edmunson.

Les porte-avions anglais n'ont pas été épargnés par les Kamikaze, mais ils n'ont été que superficiellement endommagés. La BPF rentre à Sydney pour y être ravitaillée et repart début juillet,



▼ Un Corsair Mk. II (JS675) du N° 1835 *Squadron* au décollage du porte-avions USS *Charger* (CVE-30) en baie de Chesapeake, le 5 octobre 1944. Plus que les vortex, quoique spectaculaires, créés par l'hélice, on remarquera surtout les saumons d'aile rognés de cette version.

▲ Trois Corsair Mk. IV du N° 1846 *Squadron* du HMS *Colossus*. La photo a vraisemblablement été prise après la fin de la guerre. Prévu en mai 1945 pour rejoindre la *British Pacific Fleet*, le *Colossus* arrivera trop tard pour participer aux opérations. Il sera vendu à la Marine française qui le rebaptisera *Arromanches*. (MAP)

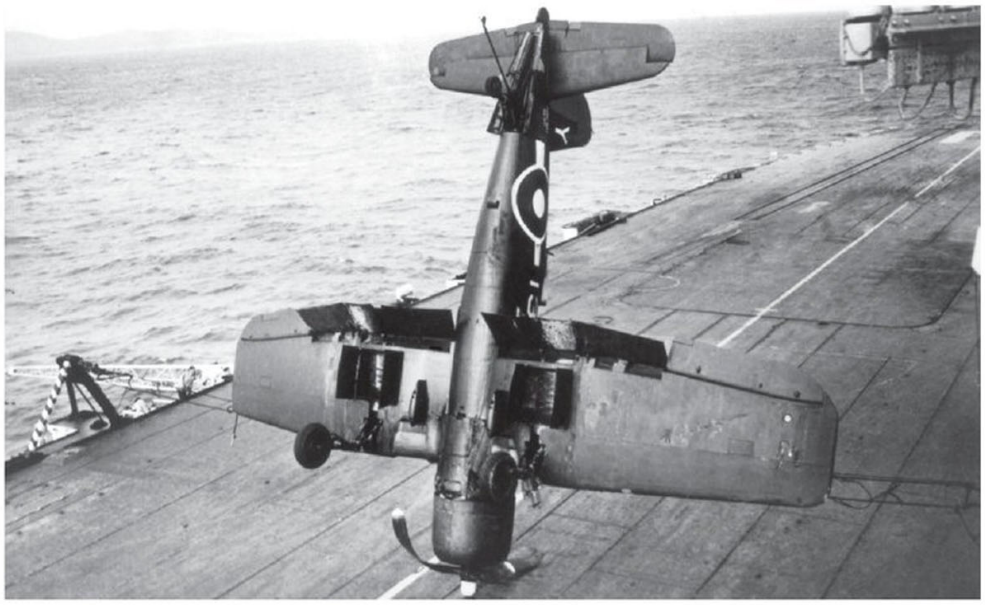
cette fois cap sur le Japon. Elle est intégrée à la *Task Force* 37, qui n'est autre que la TF.57 renumérotée quand la 5e Flotte américaine est devenue la 3e. La première mission sur Honshû est menée le 17 juillet ; trois pilotes amerrissent au large, mais sont récupérés. Ce ne sera malheureusement pas le cas du *Sub Lieutenant* B. K. Swart du N° 1842, abattu au-dessus de Kurasmika, le 24 ; Swart était l'un des rares pilotes de la Marine hollandaise à piloter un Corsair.

La dernière victoire est partagée entre deux pilotes du N° 1842, un « Grace » abattu le 9 août, jour de l'explosion de la seconde bombe atomique. Ce même jour, à 08h00, huit Corsair IV du N° 1841 quittent le pont du *Formidable* pour une mission « Ramrod » sur l'île de Kinkawsan, près de Sendai. Le chef du dispositif, le *Lieutenant* Robert H. Gray, se rendant compte que l'objectif a déjà été ratissé, décide d'attaquer des bâtiments de guerre dans la baie d'Onagawa. Les Corsair sont accueillis par un tir nourri de la DCA. Gray lance ses bombes sur le destroyer *Amakusa* et dégage à moins de 10 m d'altitude. Mais, à ce moment, il est touché par un obus à l'emplanture de l'aile. L'avion bascule et plonge directement dans l'eau. Pour sa conduite héroïque, Gray reçoit la *Victoria Cross* à titre posthume, le 12 novembre 1945. C'est la deuxième décernée à un pilote de la FAA et la 182e et dernière de la Seconde Guerre mondiale.

Au 15 août, la FAA aligne 255 Corsair en première ligne, répartis au sein de 13 *Squadrons*. Toutefois, la loi « Prêt et Bail » stipulant que les avions qui ne seront pas rendus aux Américains doivent être payés et que les pièces détachées seront désormais à la charge de l'utilisateur, la Royal Navy préfère s'en séparer. Les derniers restent en service jusqu'en novembre 1946, mais tous les autres ont été soit restitués soit jetés par-dessus bord.

Ronald Hay rapporte cette anecdote vécue lors du retour de son porte-avions en première ligne, au mois de juillet 1945 :

« À Manus, dans les îles de l'Amirauté, je suis tombé sur un terrain couvert des tout derniers F4U-4 dans leur tenue bleu marine brillante qui attendaient d'être renvoyés aux USA. Je suis allé voir l'officier qui s'occupait de cette opération pour lui demander ce qui se passait. Il m'a dit qu'ils repartaient « *aux States pour révision générale et réparations avant d'être réexpédiés en première ligne* ». Je lui ai alors demandé combien d'heures de vol ils avaient et il m'a répondu qu'ils en avaient à peu près 500 chacun. J'ai été très surpris et je lui ai répondu que nos Corsair II avaient près de 2 000 heures chacun et que leur dernière révision remontait à leur sortie d'usine ! Je me suis risqué à lui demander si je pouvais échanger l'un de ses zincs contre mon vieux taxi. Il m'a dit : « *Pas de problème, mon gars ! Tu prends celui que tu veux. N'importe quel type qui aime vivre dangereusement peut prendre tout ce qu'il veut.* » Je me suis ravisé, craignant que l'amiral ne remarque le F4U-4 bleu foncé au milieu des Corsair II tout gris du *Victorious* ! »



▲ Joli numéro d'équilibriste de la part de ce Corsair Mk. IV du N° 1831 *Squadron* à bord du HMS *Glory*. Le poids du moteur était tel que, cul par-dessus tête, un Corsair pouvait se stabiliser à un angle de 45° au grand soulagement de son pilote… Le *Glory* arrivera lui aussi trop tard pour être engagé, mais il recevra la reddition de la garnison de Rabaul, le 6 septembre 1945.

▲ Dans les Salomon, les Corsair néo-zélandais ont adopté des codes tactiques identiques à ceux de l'USMC et composés des deux derniers chiffres de leur numéro de série, ce qui rend l'identification des unités très difficile. Ici un F4U-1 NZ5240, qui faisait partie du premier lot de 196 appareils livrés à Espiritu Santo entre mars et juillet 1940. (Auckland War National Museum)

CORSAIR CHEZ LES « KIWIS »

Parmi les plus rudes combattants des îles Salomon figure une bande d'énergumènes bagarreurs et hauts en couleur qui forment ce que l'on appelle le « Kittyhawk Wing ». Six *Squadrons* de la Royal New Zealand Air Force (RNZAF), équipés en Curtiss Kittyhawk, se battent en effet aux côtés des Américains, dont les tout premiers depuis le début des combats à Guadalcanal. Ayant accumulé 99 victoires, les « Kiwis » cherchent à tout prix leur centième victime ; on dit qu'ils en sont presque venus aux mains avec l'équipage d'un *PT-Boat* qui la leur a soufflée avant qu'ils n'aient eu le temps d'intervenir !

Ayant accepté de moderniser la RNZAF dans le cadre du « Prêt et Bail », les Américains lui livrent ses premiers F4U-1 le 29 mars 1944 sur l'île d'Espiritu Santo, aux Nouvelles-Hébrides, où les avions sont remontés et les pilotes transformés sur leur nouvelle monture. En juillet, suffisamment de Corsair sont disponibles pour transférer une partie, puis la totalité, de l'entraînement en Nouvelle-Zélande. À partir de décembre, les Corsair destinés à la RNZAF sont remontés à Los Negros (îles de l'Amirauté).

Toutefois, dès mars 1944, se pose la question de l'avenir de la RNZAF dans le Pacifique Sud. Les Américains, ayant choisi de « by-passer » les nids de résistance japonais – en particulier Rabaul – ne voient pas l'utilité de continuer à équiper et à conserver les unités néo-zélandaises dans ce secteur, où toute opposition aérienne a cessé. En mai, les deux parties parviennent à un accord : les unités de la RNZAF sont maintenues dans les Salomon septentrionales et elles remplaceront à la fin de l'année celles de l'USMC, appelées sous d'autres cieux. Leur objectif consistera à nettoyer l'île de Bougainville, dont une bonne partie reste encore aux mains des Japonais et à maintenir sous pression les garnisons ennemies des autres îles de la région jusqu'à ce qu'elles tombent comme un fruit mûr. Autant oublier tout de suite la possibilité d'accrocher la 100e victoire ! Les *Squadrons* de Corsair opéreront à Bougainville par période de deux ou trois mois, regagnant ensuite Espiritu Santo ou Guadalcanal, dont ils auront la défense en charge.

VOUGHT CORSAIR MK. IV (KD658)

Lieutenant Robert H. Gray
N° 1841 *Squadron*
HMS *Illustrious*
Baie de Tokyo, 9 août 1945.

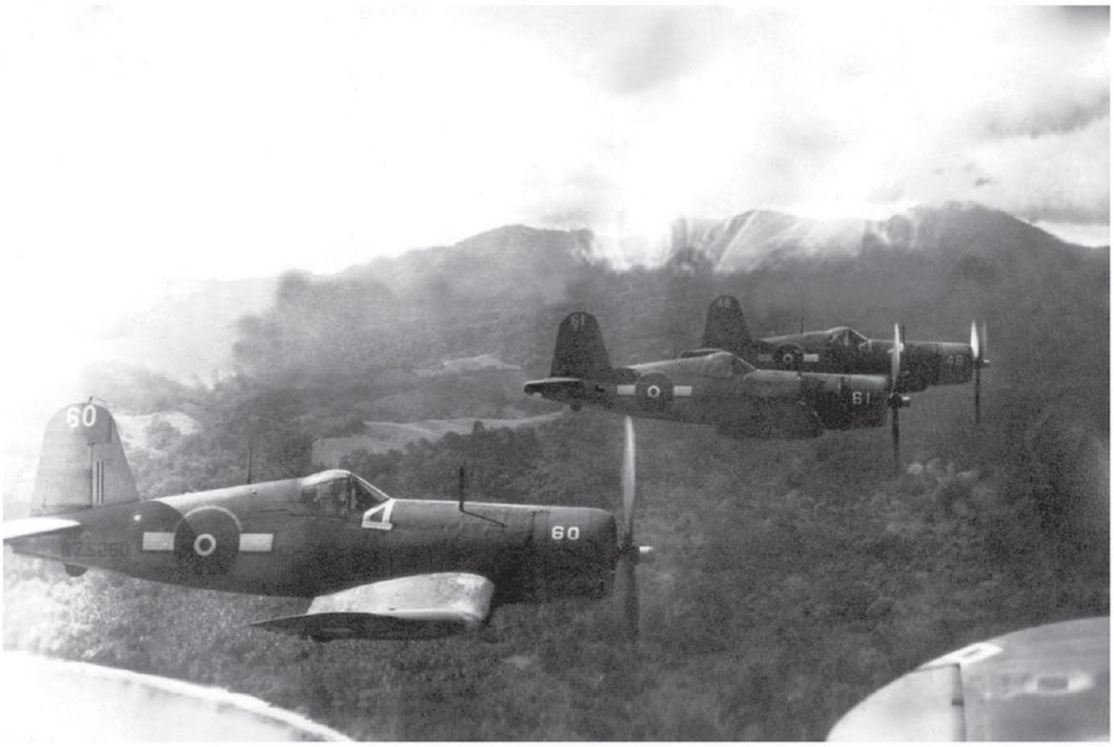
◀ Un F4U-1D ou FG-1D à Guadalcanal. (Auckland War National Museum)

[1] Voir *Aéro-Journal* n° 13 (décembre 2009) et 16 (juin 2010).

▼ La section d'alerte à Guadalcanal, en novembre 1944. À cette période, pourtant, toute menace d'une attaque aérienne japonaise avait été écartée depuis longtemps. (Auckland War National Museum)

Formé à Ardmore, près d'Auckland, en janvier 1944, sous les ordres du *Squadron Leader* S. R. Duncan, le N° 20 *Squadron* RNZAF gagne Espiritu Santo en avril pour commencer à voler sur Corsair. Il passe ensuite quelques semaines à Guadalcanal et se pose à Piva (Bougainville), le 14 mai. La tâche qui l'attend est particulièrement difficile. L'île est couverte par une jungle dense qui permet à l'ennemi de se camoufler à la vue des avions alliés. Dans les combats terrestres, qui se déroulent fréquemment au corps à corps, les lignes de contact sont très mouvantes et le risque est grand de bombarder ses propres troupes. Pour venir en aide aux Corsair, le N° 5 *Squadron* RAAF envoie un Wirraway [1] ou un Boomerang marquer les objectifs au moyen de fumigènes. Dans le cas d'une trop forte réaction de la DCA japonaise et afin d'épargner les lents avions australiens, les Néo-Zélandais font le travail eux-mêmes, dépêchant un Corsair baptisé « Smokey Joe », qui, après avoir largué ses fumigènes, orbite sur zone pour coordonner l'attaque. Ils imitent bientôt les Australiens en utilisant des charges de profondeur qui se révèlent redoutables dans l'épaisse jungle. Le N° 20 est relevé par le N° 15 du *Squadron Leader* J. A. A. Gibson entre novembre et décembre 1944.

Le 21 décembre 1944, le N° 16 *Squadron* du *Squadron Leader* P. S. Green gagne le terrain d'Ocean Strip sur les îles Green, d'où il entreprend des missions sur Rabaul et contre les navires japonais qui ont l'audace ou l'inconscience de naviguer dans les parages en plein jour. Le N° 21 et 24 arrivent à Bougainville en janvier 1945 ; ils sont relevés par les N° 18 et 20 le mois suivant. En avril, la menace de raids aériens sur Espiritu Santo et Guadalcanal ayant été définitivement écartée, les deux unités maintenues en permanence peuvent être libérées afin d'augmenter le nombre de *Squadrons* stationnés à Bougainville, mais aussi à Jacquinot Bay (Nouvelle-Bretagne) à partir du mois de mai.



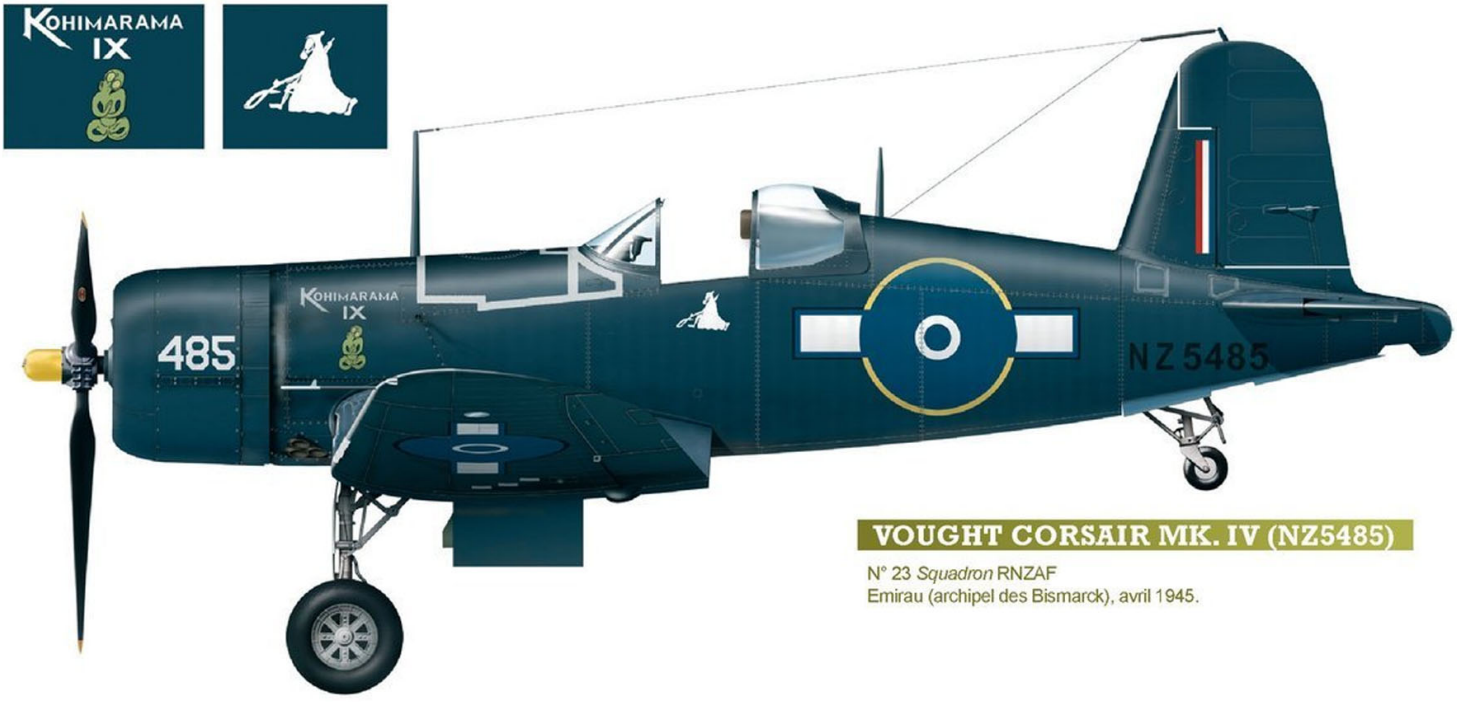
▶ Une formation de F4U-1 au-dessus de Bougainville. On distingue les NZ5260, 5261 et 5248. (Auckland War National Museum)

Le 12 janvier 1945 a failli être le jour de gloire de la RNZAF : lors d'une mission sur Rabaul, des pilotes du N° 20 aperçoivent un « Val » (ou un « Zeke » selon les sources) en train de décoller. Avant qu'un Corsair ne puisse se mettre en position de tir, le Japonais disparaît dans un nuage… Ainsi s'évanouit la seule chance d'atteindre le chiffre magique de 100 victoires.

Mais le désastre frappe la RNZAF trois jours plus tard. Douze Corsair du N° 14 venus des îles Green et vingt du N° 16 partis de Piva se retrouvent pour une attaque concertée sur Toboi, au sud-ouest de Rabaul. Au moment où il met le cap sur la maison, le *Flight Lieutenant* F. G. Keefe du N° 14 est touché par la DCA et saute au milieu de Simpson Harbor. Excellent nageur, il cherche à gagner le large. Pendant ce temps, ses camarades, qui ont appelé un PBY pour venir le récupérer, se relaient au-dessus de lui. Au bout de six heures, le vent et la marée se mettent à ramener Keefe vers le port. Le PBY arrive enfin, mais est empêché d'amerrir par la DCA ; il largue deux canots pneumatiques, mais Keefe ne semble pas les apercevoir et continue à dériver vers la terre ferme. Avec la nuit qui tombe, les Corsair sont contraints de rentrer à la base. Sur leur route, ils rencontrent un violent orage. Cinq appareils amerrissent, un disparaît corps et biens et un septième s'écrase sur la piste d'Ocean Strip. Bilan : huit avions détruits, sept pilotes portés disparus. Quant à Keefe, il atteint le rivage, cherche à voler une embarcation, mais incapable de ramer correctement en raison d'une blessure au bras, il est fait prisonnier ; il mourra en captivité par manque de soins.

En tout, 13 *Squadrons* de la RNZAF ont été transformés ou constitués sur Corsair : du N° 14 au 26 inclus. Lorsque le Japon capitule, ils sont répartis comme suit : N° 14 à Emirau, N° 15, 18, 23 et 24 à Bougainville, N° 16, 19 et 20 à Jacquinot Bay, N° 17 à Los Negros (îles de l'Amirauté), N° 21 et 22 en Nouvelle-Zélande, le N° 26 ayant été dissous en juillet.

Sur les 424 Corsair perçus, 154 ont été détruits, toutes causes confondues, et 56 pilotes ont été tués, portés disparus ou faits prisonniers. ■



VOUGHT CORSAIR MK. IV (NZ5485)

N° 23 *Squadron* RNZAF
Emirau (archipel des Bismarck), avril 1945.

7 MISSION ACCOMPLIE !

Dans la conclusion de son livre [1], Barrett Tillman évoque l'évolution spectaculaire du Corsair « presque poétique, écrit-il, des promesses à la déception puis au triomphe ». Nous resterons plus nuancés à propos du « triomphe » du Corsair. S'il n'avait pas eu cette capacité à transporter des charges offensives lourdes, nombreuses et variées, il est à peu près certain que sa carrière au sein de l'US Navy se serait arrêtée définitivement en mars 1944, avec le retrait de la VF-17.
Et comme la plupart des unités de l'USMC avaient été maintenues sur un théâtre pas très « glamour » et où rien ne se passait, le Corsair serait très rapidement tombé dans l'oubli. Mais il a eu cette capacité qui en a fait l'un des meilleurs chasseurs-bombardiers de la Seconde Guerre mondiale et qui l'amènera, des années plus tard, à combattre à nouveau en Corée et ailleurs, à une époque où les jets tiennent le haut du pavé. Cependant, là encore, il conviendra de rester nuancés, comme nous le verrons plus bas. Parlons maintenant un peu chiffres.

LES PERTES

Les sources officielles (*Naval Aviation Combat Statistics – WWII*) donnent le total de 1 624 Corsair détruits outre-mer, dont 992 sans action de l'ennemi. D'autres sources privées citent le chiffre global de 1 895 appareils. Malheureusement, on ne connaîtra jamais les pertes à l'entraînement aux États-Unis, non que les Américains aient pratiqué la religion du secret, mais elles n'ont jamais été recensées d'une manière synthétique et tous les auteurs se sont heurtés à cet écueil.
Fin juillet 1945, la Navy et l'USMC avaient pris en compte 10 872 Corsair, dont il faut retrancher les 424 prélevés sur les stocks américains pour être cédés aux Néo-Zélandais. Le 9 septembre 1945, un recensement officiel fait état de la présence de 1 635 Corsair dans le Pacifique et 685 dans l'Atlantique. Malheureusement, ce même document donne le nombre global de 3 260 « VF » en réserve, sans la moindre précision quant aux modèles. Or, le F6F était majoritaire dans le Pacifique et le FM-2 dans l'Atlantique. On peut donc estimer « à la louche » qu'il restait environ 3 200 à 3 500 Corsair en état de vol, ce qui donne le chiffre beaucoup plus impressionnant de quelque 7 000 appareils rayés des contrôles !
Nombre, certes apparemment très élevé, mais largement corroboré par les rares statistiques dont on dispose concernant quelques unités, qui montrent que les pertes, toutes causes confondues, ont largement dépassé les 50 % des effectifs de départ.
Bien évidemment, ils n'ont pas tous été accidentés. La politique de la Navy consistait généralement à ne pas encombrer inutilement ses porte-avions quand ceux-ci revenaient à San Diego, Ulithi ou Pearl Harbor, surtout quand les CVG avaient terminé leur tour d'opérations et devaient être remplacés par d'autres, équipés de modèles plus récents et flambant neufs, sur lesquels leurs pilotes s'entraînaient déjà depuis plusieurs mois.

Cet appontage un peu particulier de l'*Ensign* W. Foley de la VOF-1 sur l'USS *Charger* (ACV-30), le 21 mars 1944, échappe aux statistiques des pertes des Corsair qui ne sont pas survenues sur les théâtres d'opérations outre-mer.

[1] Voir nos fiches de lecture.

▲ Ce vieux « birdcage » d'une VMF non identifiée subira le sort de centaines de ses congénères, trop endommagés ou trop anciens, et pourrira dans un coin du terrain de Nissan (îles Green). Ces carcasses feront le bonheur des chasseurs de souvenirs pendant plusieurs dizaines d'années après la guerre.

La plupart du temps, après avoir été dépouillés de tout ce qui pouvait être utile (armement, radio, etc.) et percés de trous pour couler plus vite, les avions étaient purement et simplement balancés par-dessus le bastingage. L'USMC les cannibalisait et laissait pourrir les carcasses dans un coin des terrains.
Mais pas toujours. Le témoignage de Ronald Hay (voir le chapitre sur la Royal Navy) montre que l'US Navy savait aussi prendre soin de ses avions les plus récents !
Il faut quand même noter que le Corsair était un avion dangereux et qui ne pardonnait pas la moindre faute de pilotage au moment de l'atterrissage. Nos marins-aviateurs feront la même constatation quelques années plus tard. La casse à l'entraînement a dû être très importante, mais nous ne pouvons pas la chiffrer.
En admettant, hypothèse d'école, que les jeunes pilotes américains aient été aussi maladroits que ceux se formant sur d'autres avions et aient cassé 2 000 Corsair lors de leur formation [2], il nous en reste 5 000 – excusez du peu – qui ont disparu sans que l'on ne sache comment. Il est quand même difficile d'imaginer que la Navy et l'USMC aient coulé ou laissé pourrir plusieurs milliers d'avions, d'autant que la montée en puissance du Corsair sur les « toits plats » a été plutôt timide et tardive (à notre avis, la Navy n'en a pas utilisé plus de 1 500) et que l'USMC a été cantonné pendant de longs mois dans des secteurs calmes.
Faute d'informations plus précises, nous en resterons là.

LES VICTOIRES

Selon la même source (USN), le Corsair a été officiellement crédité de 2 140 victoires, réparties comme suit :

	Sorties	Victoires	Pertes combat aérien	Pertes DCA	Pertes autres [3]
Unités embarquées					
US Navy	6 488	360	18	93	306
USMC	3 093	218	16	44	106
Unités terrestres					
US Navy	1 269	160	14	5	9
USMC	52 852	1 400	141	207	663
Totaux	**63 702**	**2 138** [4]	**189**	**349**	**1 084**

Pour ceux qui aiment les statistiques, cela représente 21,8 % du total des victoires créditées à la Navy et à l'USMC pendant la guerre. À titre de comparaison, le F6F Hellcat a revendiqué 5 163 victoires (55,5 % du total). Pour la petite histoire, le F4F/FM Wildcat en a obtenu 1 327 (14,3 %).
Le ratio victoires/pertes en combat aérien est de 11,3 pour le Corsair. Le Hellcat a perdu 270 unités dans les mêmes circonstances, ce qui signifie que pour un Hellcat descendu, 19 avions japonais ont connu un sort identique (22,1 sur la seule année 1945). Le ratio du F4F est de 6,94, mais celui du FM est de... 26 (notamment, 87 « Zeke » revendiqués pour 2 FM-2 abattus).
Le meilleur chasseur-bombardier du Pacifique ? Possible mais pas certain.
Il est intéressant de comparer les statistiques du Hellcat et du Corsair sur une période donnée (les informations disponibles ne permettent pas de le faire sur l'ensemble de la guerre). En avril 1945, 390 F6F et 303 F4U/FG se trouvent à bord des dix porte-avions d'escadre engagés dans le Pacifique. Les premiers vont exécuter 2 779 « action sorties [5] » (7,1 par avion) et les seconds 1 916 (6,3), larguant respectivement 292 et 250 tonnes de bombes sur leurs objectifs. En gros, les Corsair ont balancé 0,13 tonne de bombes par avion sur l'ennemi et les Hellcat 0,11. Le ratio est assez proche, il est même plus favorable au Hellcat en janvier 1945 (0,11 contre 0,09).

▶ Octobre 1944 : un bombardement au napalm d'un Corsair de l'USMC sur une colline tenue par les Japonais à Peleliu.

[2] Ce qui ne représente que 20 % de pertes, un taux largement dépassé par d'autres types, en particulier le Hellcat.

[3] Liées aux opérations, mais pas à l'ennemi.

[4] On ne sait pas à quel service attribuer les deux victoires en suspens.

[5] Sorties suivies par un contact avec l'ennemi, à rapprocher du total de 9 426 et 6 017 sorties du mois. Rappel : une mission menée avec 12 appareils égale 12 sorties.

Comparaison n'étant pas raison, les missions allouées au Corsair étant à la base différentes de celles confiées au Hellcat, ces statistiques sont à appréhender avec beaucoup de précautions.

Le gros de l'activité des F4U s'est déroulé en deux temps. D'abord, dans les Salomon au cours de l'année 1943. À cette époque, l'aviation japonaise représentait une véritable menace, surtout la chasse qui comptait encore un grand nombre de pilotes d'expérience. Puis, à partir de la fin de l'année 1944 sur des théâtres d'opérations désertés par l'aviation japonaise, où le gros du travail a consisté à maintenir les îlots de résistance japonais sous pression à coups de roquettes et de bombes au napalm.

Quand le Corsair a à nouveau émergé, au début de l'année 1945, les Hellcat avaient fait le plein depuis le « tir aux pigeons des Mariannes » et la bataille du cap Engano. Les deux avions n'ont donc pas boxé dans la même catégorie et les succès de l'un et de l'autre, obtenus à partir d'Okinawa, l'ont été aux dépens d'une aviation japonaise aux abois qui ne savait plus rien faire d'autre que d'envoyer de jeunes pilotes à peine formés se faire massacrer dans des missions-suicides. Les victoires obtenues dans ces circonstances n'ont été qu'une question d'être au bon endroit au bon moment. Et quand il s'est agi d'aller affronter le reste de l'élite de la chasse au-dessus du Japon, c'est encore une fois le Hellcat qui s'est taillé la part du lion.

L'US Navy a fait payer au Corsair sa mauvaise réputation jusqu'à la fin de la guerre.

Pourtant, lorsque le 15 août 1945 l'empereur Hiro Hito s'adresse à son peuple pour lui signifier que le Japon dépose les armes, les pilotes de Corsair, mais aussi tous les « Miklin » de Guadalcanal à Okinawa, les ouvriers de Vought et l'équipe de Rex Beisel peuvent légitimement penser qu'ils y sont aussi pour quelque chose. En deux mots : « mission accomplie ».

Le fait que le Corsair va survivre à tous ses concurrents – rare avion à moteur à pistons dont la production se poursuivra après la guerre – et prolonger sa carrière de combattant en Corée, en Indochine, au-dessus du canal de Suez et même au Honduras, prouve bien qu'il était un avion de combat hors du commun.

L'US Navy qui passera commande de nouveaux F4U et qui les engagera en Corée finira par le reconnaître de manière implicite. Mieux vaut tard que jamais. ■

VOUGHT F4U-1 (BuAer 55984)

Ensign W. Foley
VOF-1
Norfolk (Virginie), 21 mars 1944.

8 D'UNE GUERRE À UNE AUTRE

Alors que l'avènement de la réaction signifie à terme la fin du règne des chasseurs à moteur à pistons, le F4U Corsair va non seulement survivre à l'extinction des dinosaures, mais même voir de nouvelles versions produites en série jusqu'en janvier 1953 ! Cette longévité exceptionnelle – rappelons tout de même que le prototype a volé près de treize ans plus tôt –, il la doit essentiellement à ses brillants états de service pendant la guerre de Corée, en raison des besoins exprimés par l'US Navy en termes d'avions d'appui tactique et de chasse de nuit à moteur conventionnel.

NOUVELLES VERSIONS

F4U-4

Dans le Chapitre 1, nous avons abandonné cette version à ses débuts opérationnels en avril 1945. D'autres variantes étaient alors à l'étude.

F4U-B : à l'origine, la dénomination est réservée à un modèle armé de canons, commandé à 300 exemplaires par la Fleet Air Arm ; à la suite de l'annulation du contrat, elle est reprise pour une variante identique, le **F4U-C**, destinée à l'US Navy (d'où une fréquente confusion entre les deux appellations). Le F4U-B se distingue par son armement de quatre canons M3 de 20 mm (984 obus) ; il en est produit 297 exemplaires. Après la 95e machine, le moteur R-2800-18 est remplacé par le R-2800-24W (2 300 ch) – il sera monté en « retrofit » sur les autres après la guerre. Deux (97393 et 97417) seront livrés à la France.

F4U-4N : le F4U-4 BuAer 97361 est testé à partir de mars 1946 avec un radar APS-6. Cette variante ne sera pas construite en série, mais donnera naissance aux F4U-5N et -5NL.

F4U-4P : douze F4U-4B transformés pour la reconnaissance avec une caméra K-25 ; ils conservent leur capacité offensive. Ils serviront en Corée avec les VC-61 et VC-62, d'août 1950 à mars 1951.

Goodyear devait construire 2 371 F4U-4 sous la dénomination de **FG-4**, mais le contrat sera résilié juste après la fin de la guerre.

F4U-5

Bien que cinq prototypes d'une version dédiée à l'appui tactique, baptisés XF4U-5, aient été commandés le 21 décembre 1944, il faut attendre le 6 février 1946 pour qu'un marché officiel ne se concrétise et le 3 juillet pour que le premier prototype ne vole. Il est propulsé par un R-2800-32W (2 300 ch), lui permettant d'atteindre 756 km/h à 8 170 m avec un taux de montée initial de 1 600 m/min. Bill Horan, chef pilote d'essai de Vought, n'en pense pourtant pas grand bien [1] :

« Personnellement, je ne l'aimais pas. Le turbocompresseur semblait toujours marcher de travers. Il était censé être automatique et se déclencher tout seul quand on gagnait de l'altitude. Ils ont fini par le faire fonctionner correctement, mais je n'ai jamais aimé cet avion. Ce n'était peut-être pas tant l'appareil lui-même que son moteur. »

En plus de son revêtement désormais entièrement métallique et diverses améliorations internes, le F4U-5 se distingue par l'inclinaison négative de 2° du moteur par rapport à la ligne de traction et par ses deux prises d'air situées dans les coins inférieurs du capot. L'armement se compose de quatre M3 de 20 mm (plus charges externes standards). Le F4U-5 est produit à 223 exemplaires.

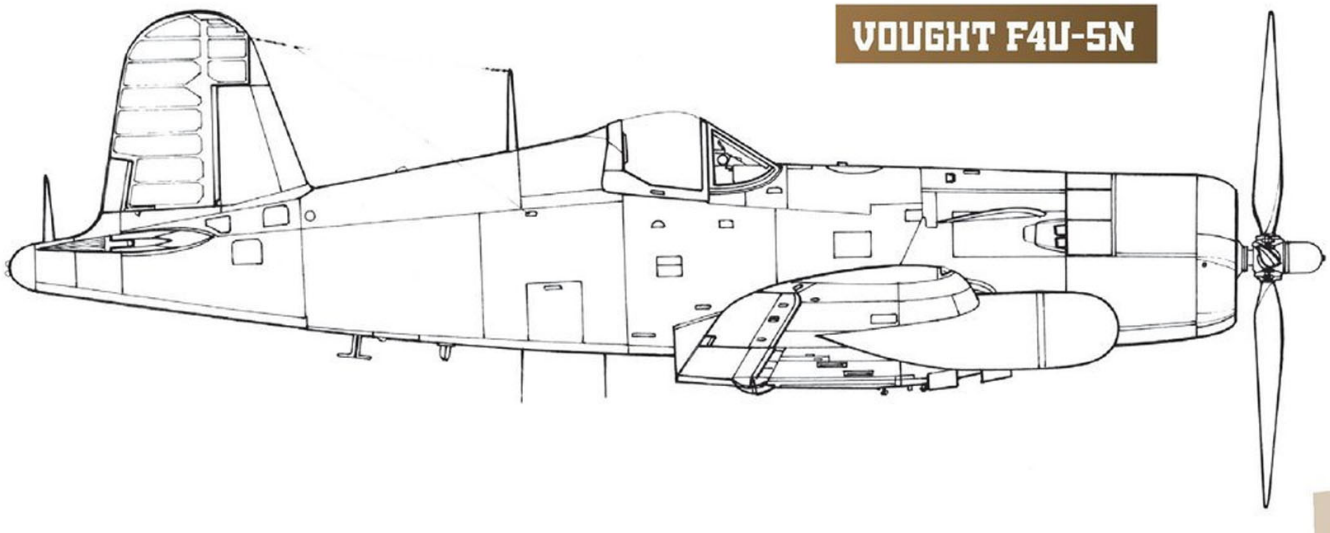
F4U-5N : variante de chasse de nuit équipée du radar AN/APS-19 (puis -19A) ; 214 exemplaires assemblés entre mai 1948 et septembre 1951 à Hartford (CT), puis Dallas (TX).

[1] *F4U Corsair – Combat, Development, and Racing History of the Corsair* – N. A. Vernonico et al – Motorbooks, Osceola, 1994.

F4U5-NL : variante tout temps spécialement adaptée au grand froid (système complet de dégivrage et de chauffage) ; 72 exemplaires construits et 29 F4U-5 modifiés, dont le principal utilisateur sera la VC-3 pendant la guerre de Corée. On a souvent écrit que le seul et unique as de l'US Navy pendant la guerre de Corée, le *Lieutenant* Guy P. Borledon Jr, a obtenu « plusieurs » de ses cinq victoires à bord d'un F4U-5NL, mais cela semble peu probable. D'abord, il a remporté les cinq à bord du même avion (BuAer 124453), et, ensuite, les photos ne montrent aucun système de dégivrage sur la dérive et sur les stabilisateurs horizontaux.

▶ Un F4U-4 (BuAer 96832) de la *Naval Air Reserve Training Unit* de la NAS Los Alamitos (CA) en 1950. Cette unité permettait aux « pilotes du dimanche » de garder la main et leur place dans la réserve. (Museum of Naval Aviation)

▼ Le F4U-5 BuAer 121795 aux essais à Patuxent River en juillet 1949. On distingue très bien les nouvelles écopes situées de part et d'autre de la partie inférieure du capot, ainsi que les canons et les points d'ancrage pour les roquettes HVAR. Cet appareil sera accidenté en Corée en août 1951.



F4U5-P : 30 exemplaires équipés d'une caméra K-17 ou K-18 verticale et deux obliques en plus de leur armement standard. Livrés à partir de mai 1948, ils serviront en Corée au sein des VC-60, VC-61 et VC-62 (cette dernière à bord de l'USS *Leyte* jusqu'en janvier 1951).

F4U-6

Les premiers enseignements de la guerre de Corée amènent le *Bureau of Aeronautics* de la Navy à demander à Vought d'étudier une version d'appui tactique optimisée pour les missions à basse altitude. Celle-ci est d'abord baptisée F4U-6 avant de devenir AU-1 – le « A » pour « Attack » et le « U » toujours pour Chance-Vought. On la retrouve deux lignes plus bas.

AU-1

La principale modification par rapport au F4U-5 est l'installation d'un R-2800-83WA conçu pour donner son meilleur rendement (2 100 ch) à 200 m et de nombreuses plaques de blindage supplémentaires. Outre de quatre M3, son armement se compose de dix roquettes de 5-in ou d'une charge offensive pouvant aller jusqu'à quatre bombes de 500 kg sous les ailes, tandis que d'autres bombes ou des réservoirs supplémentaires peuvent être installés sous le fuselage. Au poids maximal en charge, le AU-1 est taré à 8 800 kg – une augmentation de 60 % par rapport au F4U-1 ! Voilà qui en dit long sur la capacité d'évolution du Corsair.
Après transformation d'un F4U-5N (124665) en prototype XF4U-6/AU-1, la production en série est lancée en janvier 1952 ; 111 AU-1 sont assemblés, dont 25 seront ultérieurement prêtés à l'Aéronautique navale française. Les premiers AU-1 font leur apparition en Corée (VMA-212 et VMA-323) en septembre 1952.

F4U-7

Cette version, que l'on appellerait aujourd'hui « downgraded » ou « low-cost », est destinée aux pays amis que le gouvernement américain souhaite inclure dans le MDAP (*Mutual Defence Assistance Program*), qui est aux militaires ce que le « Plan Marshall » est aux civils. Connu en France sous le sigle PAM (Programme d'assistance mutuel), il ouvre les vannes d'une manne de 585 millions de dollars, dont bénéficie toute l'aviation militaire française.
La disponibilité d'un grand nombre de moteurs R-2800-18W constitue à la fois un choix économique pour les Américains et une réponse satisfaisante pour l'Aéronautique navale qui souhaite disposer d'un chasseur de supériorité aérienne pour ses porte-avions. En tout, 94 F4U-7 (133652-133731 et 133819-832) sont assemblés ; la tête de série effectue son premier vol le 2 juillet 1952.
Le 12 571e et dernier Corsair, un F4U-7 destiné à la France, sort de la chaîne de production de Dallas le 31 janvier 1953.

À L'EXPORT

Plusieurs pays, en dehors de la France, dont nous traiterons le cas particulier plus bas, reçoivent des surplus de l'US Navy après la fin de la Seconde Guerre mondiale : l'Argentine (26 F4U-5/-5N/-5NL), le Honduras (20 F4U-4/-5N) et le Salvador (25 F4U-4/FG-1D) [2].

LES CORSAIR DU MATIN CALME

LA GUERRE DE CORÉE

Lorsque le Japon capitule en août 1945, et selon les accords négociés entre Staline et Truman, la Corée est coupée en deux par le 38e parallèle : au nord, le pays est occupé par les Soviétiques, et au sud, par les Américains. Non seulement les tentatives de réunification échouent, mais les deux gouvernements durcissent leurs positions. Le long de la frontière, les incidents se multiplient, jusqu'à ce que les forces communistes, prenant tout le monde par surprise, décident d'envahir le Sud le 25 juin 1950. Deux jours plus tard, la veille de la chute de Séoul, le Conseil de sécurité de l'ONU adopte une résolution autorisant l'intervention de « Casques bleus » ; les USA fourniront près de 90 % du contingent.
Un grand nombre de F4U-4 qui participeront à ce conflit auront connu auparavant Okinawa et les raids sur Kyûshû… un certain nombre de leurs pilotes aussi ! Mais les jeunes sauront également apprécier les qualités du Corsair, comme le dira un *Lieutenant (jg)* fraîchement breveté : « S'il était assez bon pour mon vieux, il le sera aussi pour moi. »

TASK FORCE 77

Les bases du Japon étant trop éloignées, les missions aériennes sont confiées à l'US Navy, qui va installer ses porte-avions au large [3] de la côte Est, dans la mer du Japon. Le premier à arriver sur les lieux est l'USS *Valley Forge* (CV-45), un des éléments de la *Task Force* 77 (TF 77) ; comme tous les *Carrier's Air Groups*, le CVG-5 a été récemment modifié : désormais, il compte deux escadrilles de chasse sur F9F-2 Panther (VF-51 et 52), deux d'appui tactique sur F4U-4B Corsair (VF-53 et 54), une d'attaque sur AD-2 Skyraider (VA-55) et une section de reconnaissance équipée en F4U-5P (VC-1). La TF 77 s'installe sur zone le 3 juillet 1950 et commence aussitôt ses missions sur les

aérodromes nord-coréens. Le Corsair entre en action en compagnie des AD-2 contre celui de Pyongyang, ravageant les hangars, trouant les pistes et incendiant un dépôt de carburant à coups d'obus de 20 mm, de bombes de 500 kg et de roquettes HVAR.

Le 4 septembre 1950, le Corsair revendique sa première victoire sur ce nouveau théâtre d'opérations. Vers 13h30, alors que le « Happy Valley » se trouve à environ 150 km des côtes chinoises et à moins de 200 de la base navale soviétique de Port-Arthur, le radar réfléchit un écho s'approchant de la TF 77 ; aussitôt, la patrouille de couverture de la VF-53 est alertée. Tout à coup, l'écho se divise en deux : il y a visiblement deux *bogeys* ; l'un met le cap au nord, mais l'autre poursuit sa route. Le contact visuel est établi à 50 km de la *Task Force* : un bimoteur portant l'étoile rouge. Les pilotes américains reconnaissent la silhouette familière d'un A-20 Havoc. Se voyant repéré, le pilote soviétique met les gaz, bascule le nez et vire vers la Corée du Nord. Le leader de la patrouille, le *Lieutenant (jg)* Richard E. Downs, le poursuit. Se sentant menacé, le *bogey* ouvre le feu. Downs réplique, mais manque sa cible. Son ailier, l'*Ensign* Edward V. Laney Jr, lui, ne la rate pas ! Seul le corps du copilote sera repêché ; il sera rendu aux Soviétiques en 1956. L'avion sera identifié comme un A-20 du 36e Régiment de torpillage de la Flotte du Pacifique, basé à Port-Arthur.

L'USS *Philippine Sea* (CV-47) arrive fin juillet 1950 avec le CVG-11, comprenant, notamment, les VF-113 et 114 (F4U-4B) et VC-61 (F4U-4P).

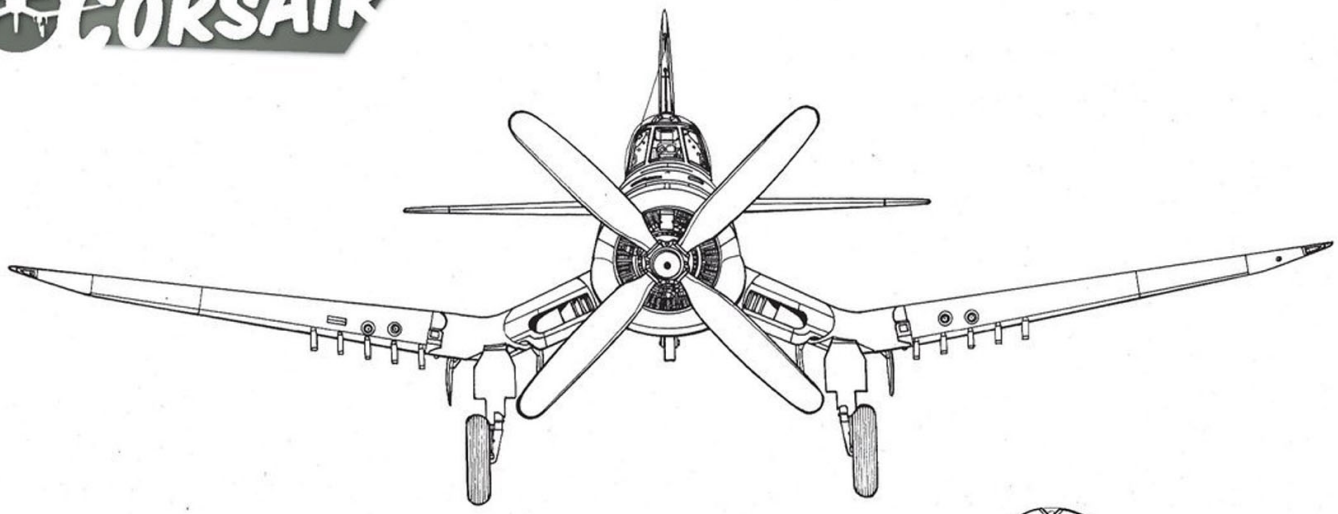
INCHON

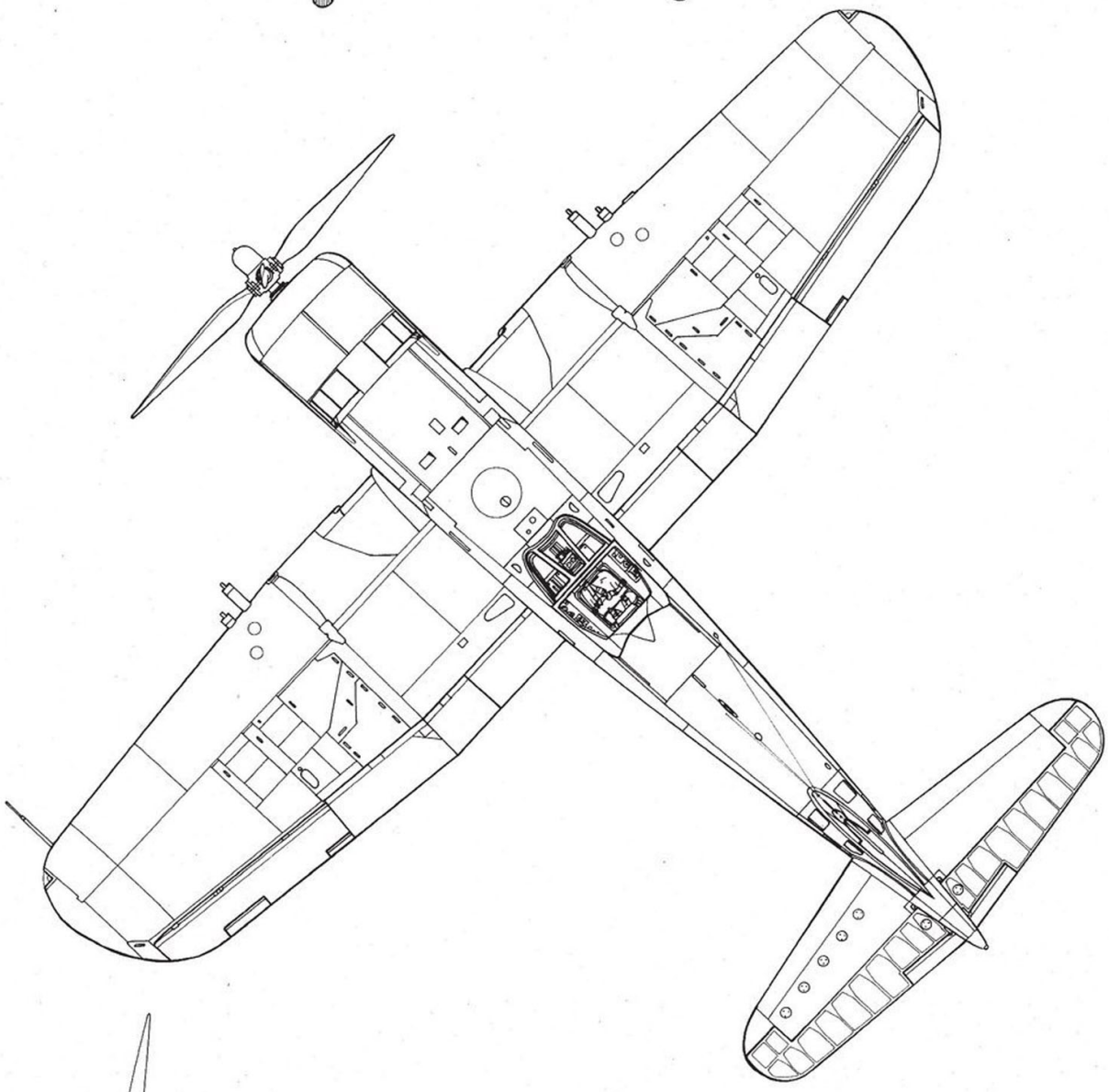
Le 15 septembre 1950, les forces de l'ONU débarquent par surprise à Inchon (Incheon), sur la côte Ouest, à une trentaine de kilomètres de Séoul. La bataille, qui dure quatre jours, permet de capturer l'aérodrome stratégique de Kimpo, de libérer la capitale sud-coréenne et de repousser les forces communistes au-delà du 38e parallèle.

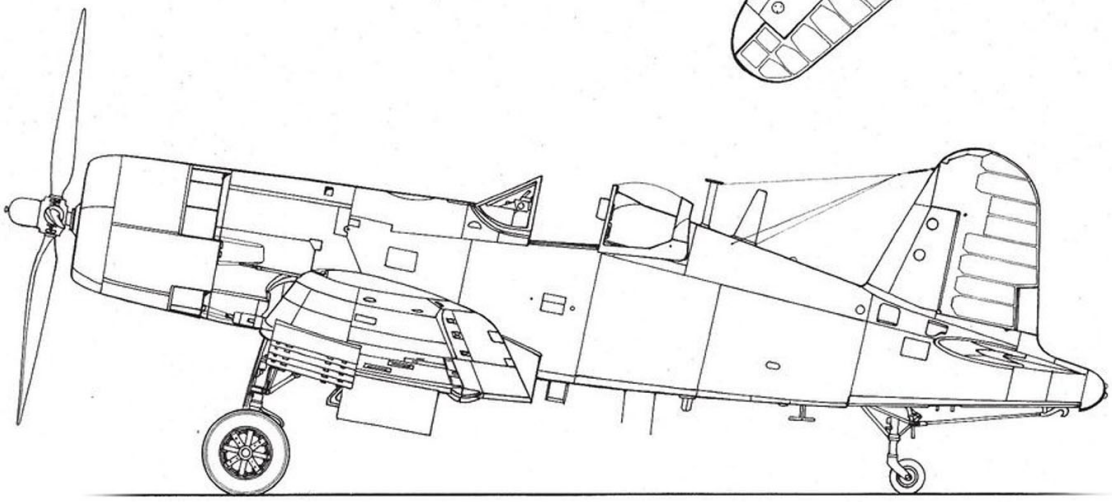
[2] La guerre, dite « du football », entre le Honduras et le Salvador a été traitée dans *Aéro-Journal* n° 34 (avril 2013).

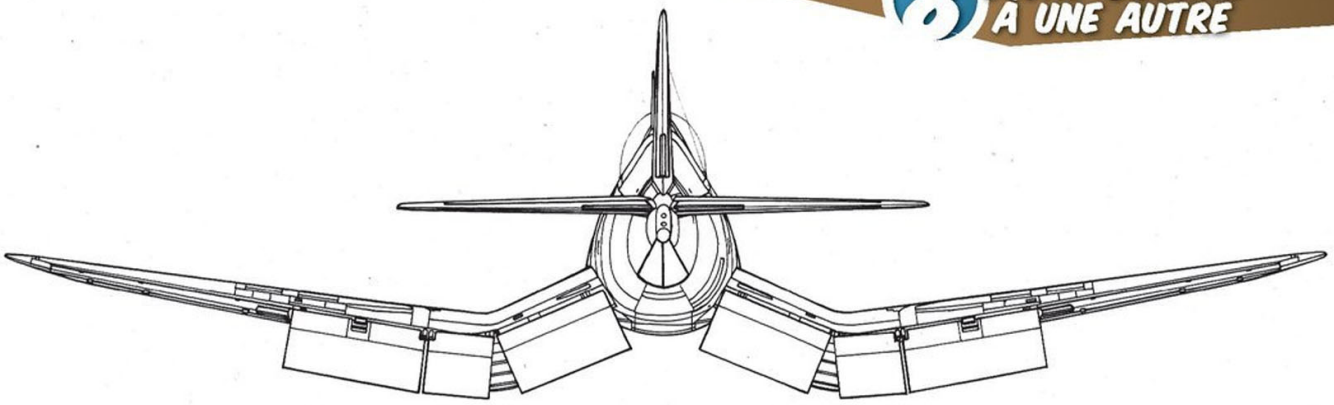
[3] Le tirant d'eau des porte-avions ne leur permet pas de s'approcher à moins de 110 km des côtes.

◢ & ▶ Le *1st Lieutenant* Vance « Bud » Yount et son F4U-4 (97044) de la VMF-323 à bord de l'USS *Sicily* (CVE-118) lors de sa croisière au large de la Corée (mai – octobre 1951) ; auparavant, l'escadrille avait opéré depuis l'USS *Badoeng Strait*. Elle avait pris le surnom de DEATH RATTLERS (serpents à sonnette de la mort !), bien illustré par la décoration de capot. (Museum of Naval Aviation)





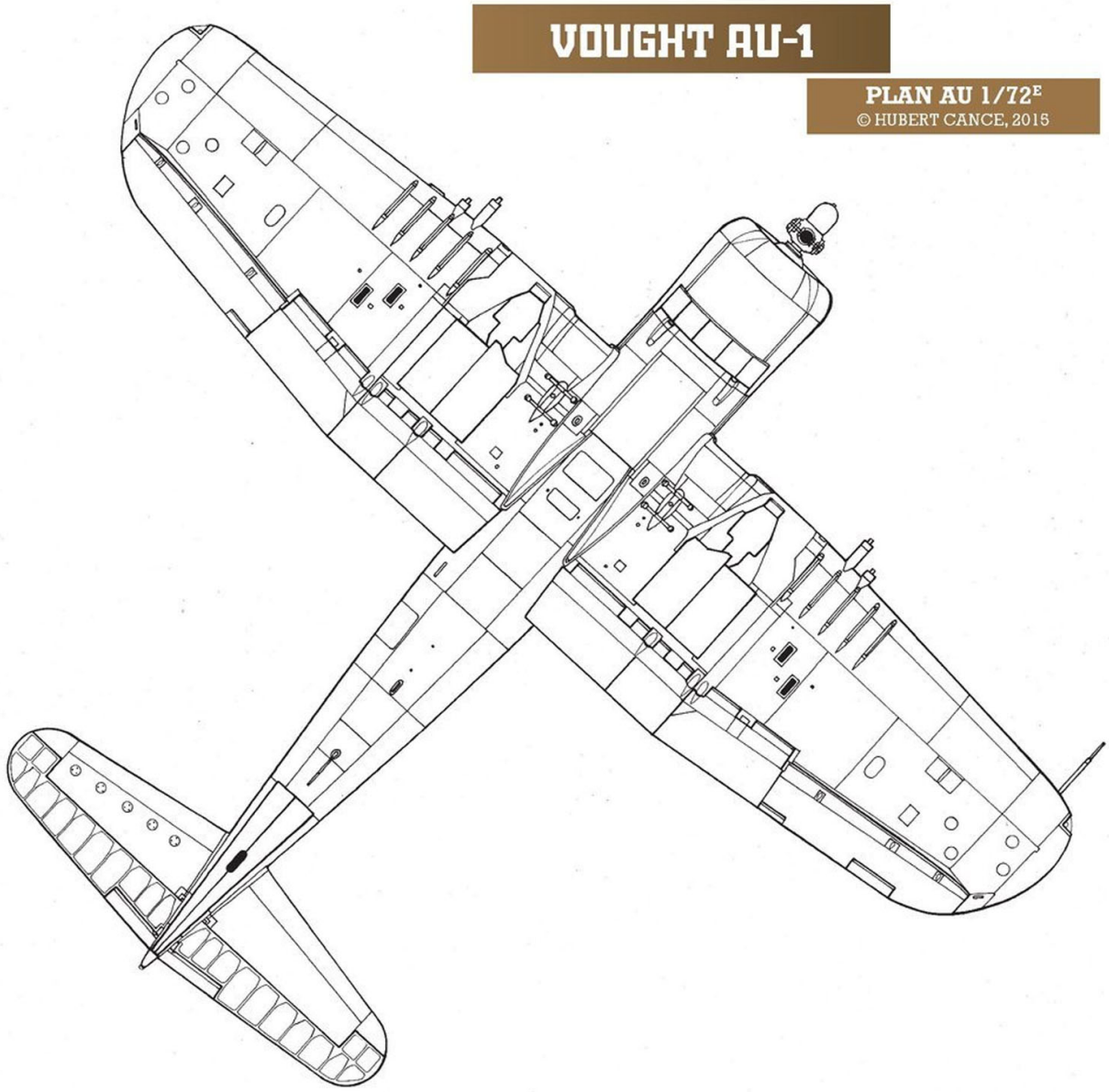


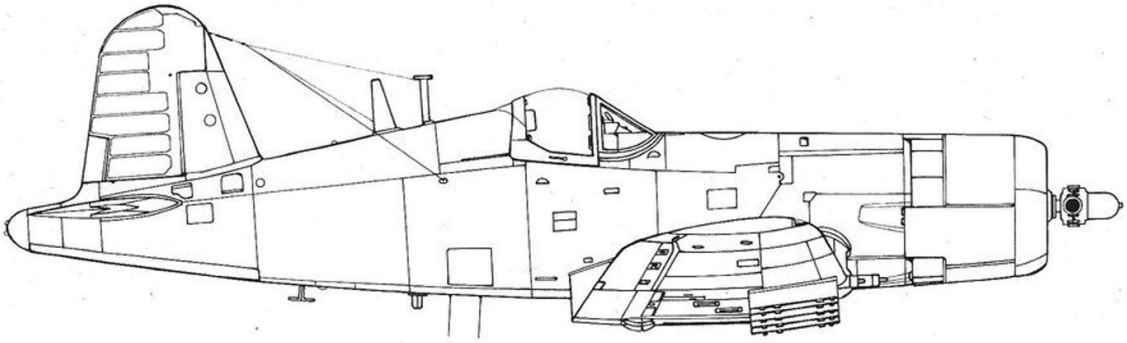


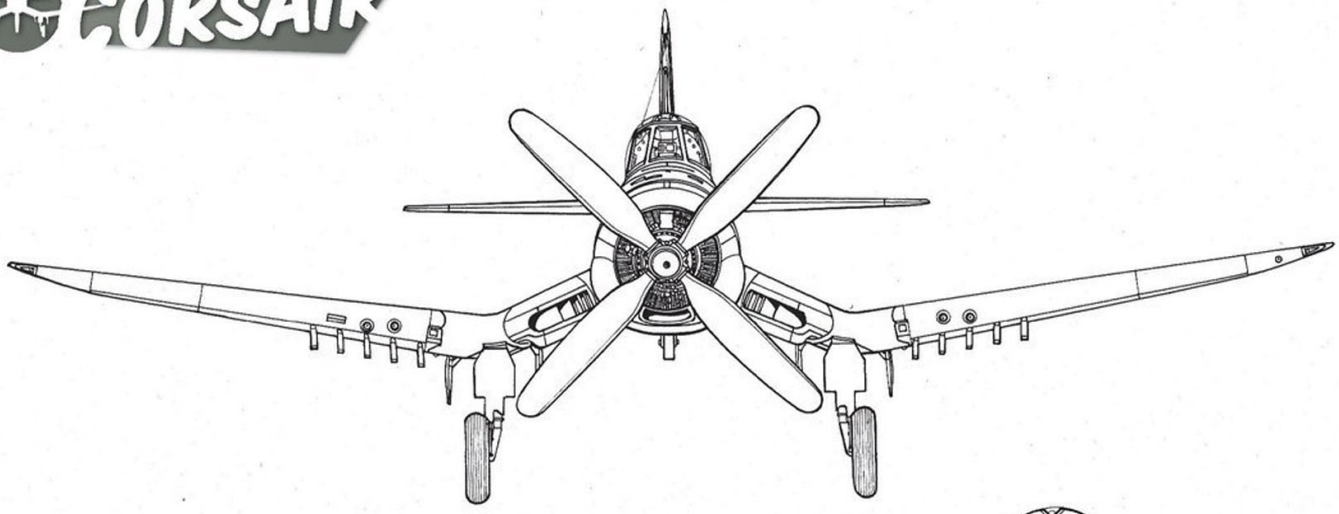
VOUGHT AU-1

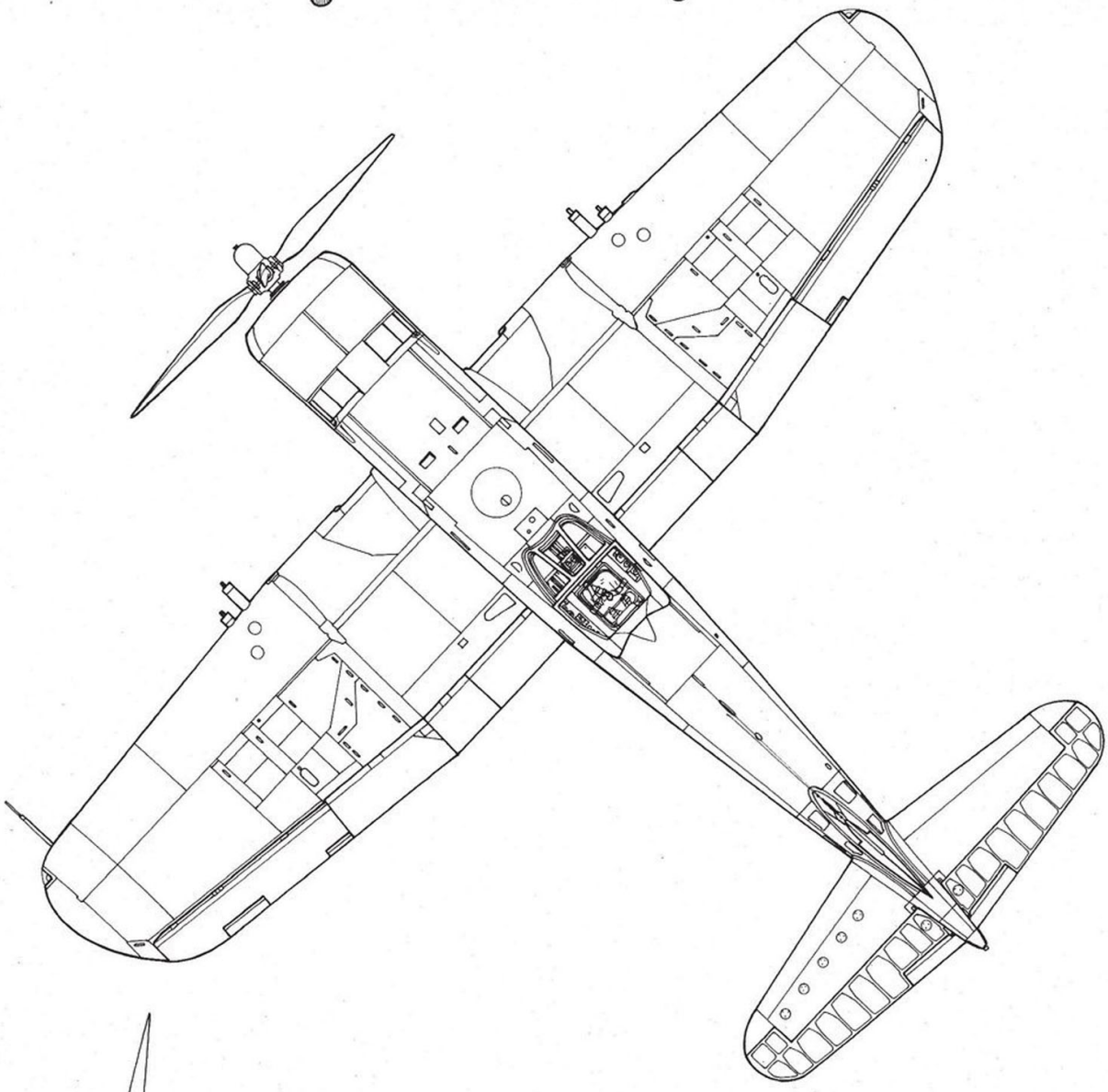
PLAN AU 1/72E

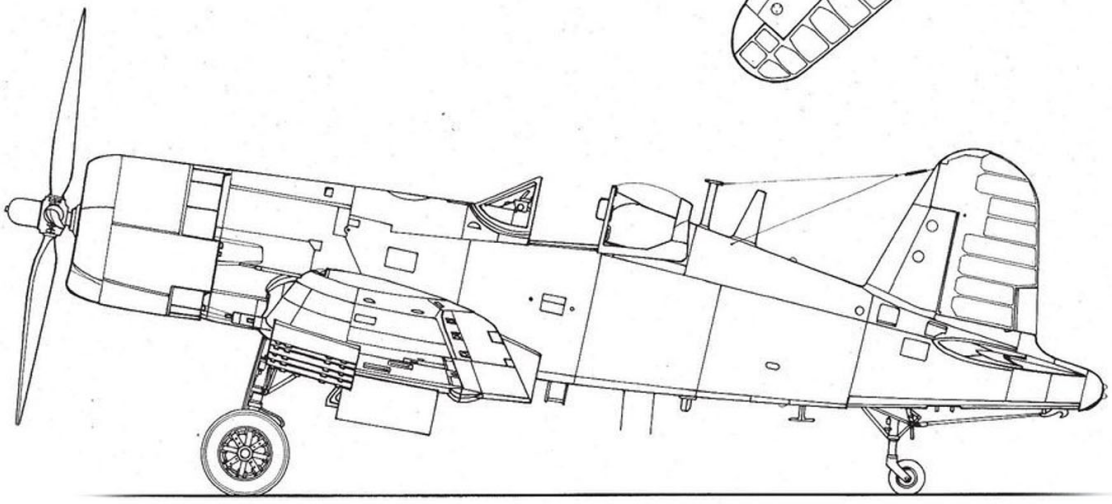
© HUBERT CANCE, 2015

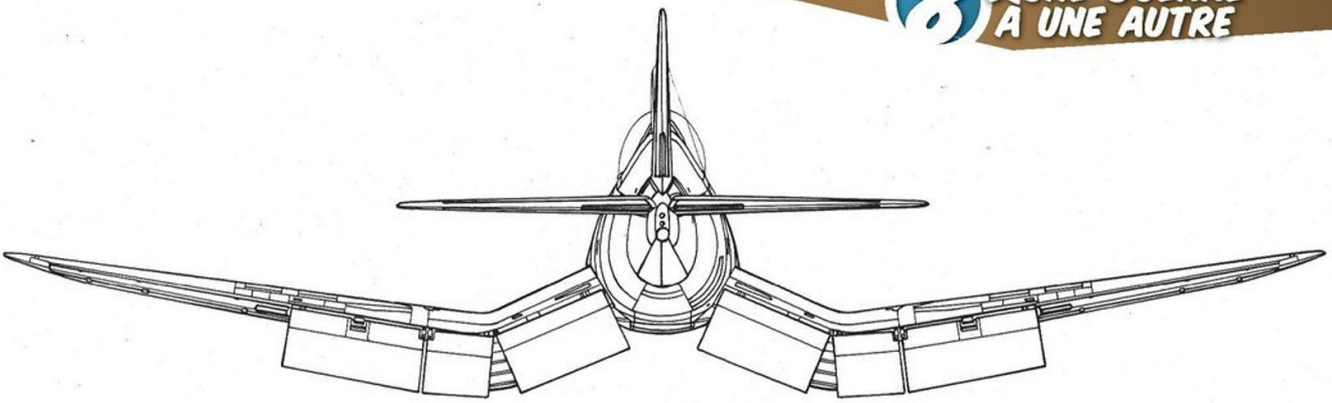


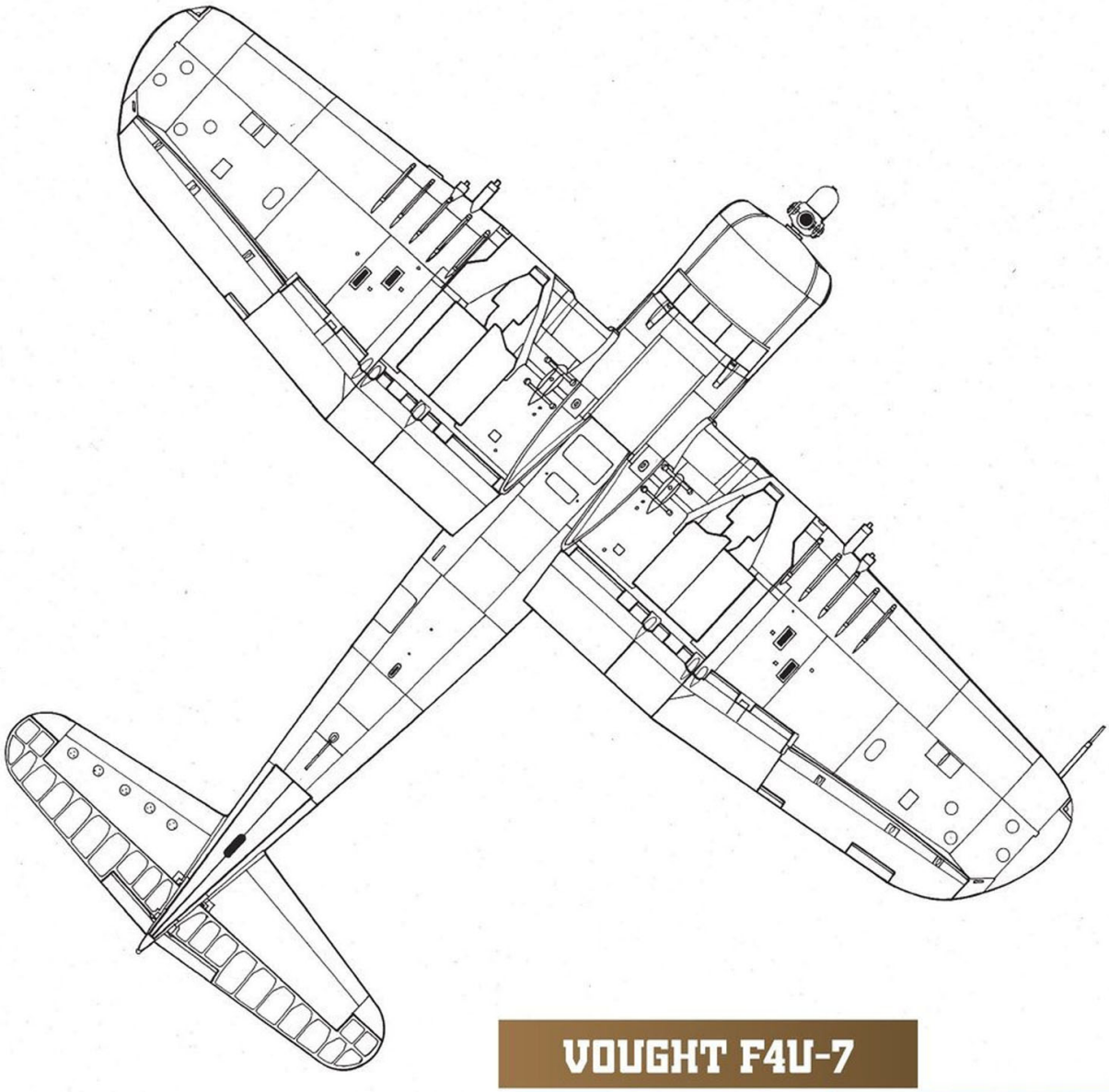








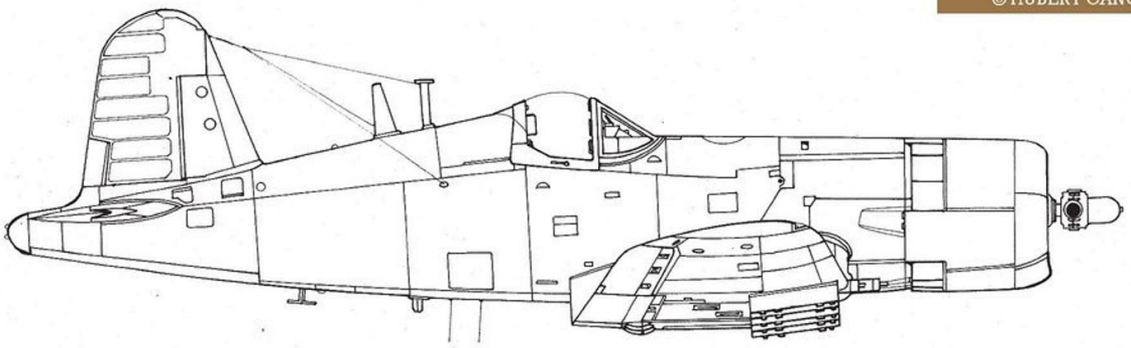


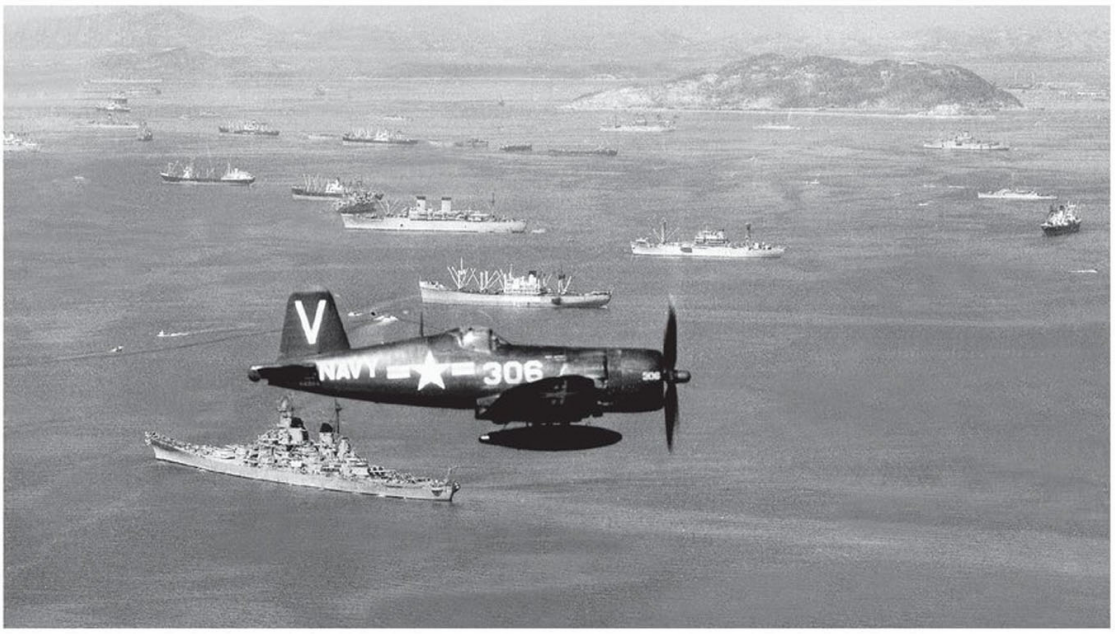


VOUGHT F4U-7

PLAN AU 1/72E

© HUBERT CANCE, 2015





◀ Un F4U-4B de la VF-114 (USS *Philippine Sea*) survole la flotte d'invasion d'Inchon le 15 septembre 1950. (Museum of Naval Aviation)

▶ Départ en mission des F4U-4 de la VF-63 à bord de l'USS *Philippine Sea*. Cette escadrille sera embarquée à bord de ce porte-avions entre mars et juin 1951 ; auparavant, elle a opéré depuis les USS *Boxer* (août – novembre 1950) et *Valley Forge* (décembre 1950 – avril 1951), puis retrouvera le *Boxer* (février – septembre 1952). (Museum of Naval Aviation)

La TF 77 apporte son appui à l'opération, les deux « vétérans » étant rejoints par l'USS *Boxer* (CV-21), dont l'*Air Group* (CVG-2) est composé de quatre escadrilles, totalisant 64 F4U-4 des VF-24, 63 et 64 et VA-65, et de deux détachements, l'un de chasse de nuit sur F4U-5N (VC-3) et l'autre de reconnaissance (VC-1). Deux porte-avions d'escorte de l'US Marine Corps sont également présents : les USS *Badoeng Strait* (CVE-116), avec les F4U-4B de la VMF-323, et *Sicily* (CVE-118), qui accueille à son bord les F4U-4B des héritiers des « Têtes brûlées », la fameuse VMF-214 Black Sheep.

Un jeune *Aviation Machinist's Mate* du *Boxer* témoigne de la brutalité de l'engagement des Corsair : « J'étais chargé de garnir les bandes de munitions pendant la traversée depuis San Diego. Nous avons atteint l'objectif qui nous était imparti d'un million de projectiles de 12,7 – ils ont tous été tirés au cours de la première semaine ! »

Kimpo, situé à mi-chemin entre Inchon et Séoul, est rapidement rouvert, permettant à la VMF(N)-513 d'y installer provisoirement ses F7F-3N Tigercat et F4U-5N en provenance directe du Japon. Mais cette escadrille ne fait pas que chasser l'aviation nord-coréenne la nuit (elle se fait d'ailleurs plutôt discrète), ainsi que l'explique le « patron » du MAG-22 (*Marine Air Group*), le *Colonel* Richard C. Mangrum :

« Après avoir repéré de loin un convoi de camions, on envoyait des fusées éclairantes pour l'illuminer tandis qu'une section se mettait au travail. La Navy fournissait les avions pour lancer les fusées, et ils faisaient un super boulot ; nous ne pouvions pas transporter assez de fusées en plus de nos charges offensives pour une illumination constante. Attaquer des cibles au sol dans la lumière aussi faible qu'inquiétante des fusées au-dessus d'un terrain accidenté constituait à n'en pas douter la manière la plus effrayante qu'il soit de gagner sa vie. Les pilotes volaient aux instruments dès qu'ils avaient redressé pour effectuer une nouvelle passe, et seuls les plus compétents étaient efficaces. Incendier et faire exploser des camions étaient notre seule récompense, mais nous avions de bonnes raisons de penser que ces missions contribuaient à désorganiser la logistique de l'ennemi, et qu'à ce titre, elles valaient bien ces efforts. »

En deux ans de présence en Corée, la VMF(N)-513 sera créditée de onze victoires de nuit, dont deux attribuées aux Corsair.

MEDAL OF HONOR

Cependant, alors que le reste de l'armée nord-coréenne se débande vers la rivière Yalou, qui marque la frontière avec la Chine, à la mi-octobre 1950, des divisions chinoises commencent à pénétrer en Corée, prenant une fois encore les Américains au dépourvu ; à la fin du mois, on estime leur nombre à 300 000. L'aviation chinoise, aussi, commence à se manifester et réserve une bien mauvaise surprise à l'aviation de l'ONU : le MiG-15. La TF 77, qui s'était retirée au Japon après la prise de Pyongyang, revient au large des côtes coréennes le 7 novembre. Les unités de l'USMC utilisent désormais des bases terrestres comme terrains avancés : Yonpo pour les VMF-214, 323 et 513 et Kimpo pour la 312. À la mi-novembre, la TF 77 est renforcée par l'USS *Princeton* (CV-37) et son CVG-19 (VF-192 et 193 sur F4U-4 et VC-3 sur F4U-5N), l'USS *Leyte* (CV-32) et son CVG-3 (VF-32 et VF-33 sur F4U-4, VC-4 sur F4U-5N et VC-62 sur F4U-5P) et l'USS *Bataan* (CVL-29) et ses VMF-212 et 312 (F4U-4). Le 1er décembre, le *Valley Forge* libère le CVG-5, remplacé par le CVG-2 du *Boxer*, qui repart aux Philippines. Le 4 décembre, le *Lieutenant (jg)* Thomas J. Hudner et son ailier, l'*Ensign* Jesse L. Brown, de la VF-32

◢ Guy Bordelon en Corée. Né en Louisiane en 1922, il s'engage dans la Navy en juillet 1942. Il est breveté pilote et promu *Ensign* en mai 1943, mais il est maintenu aux USA comme instructeur. Il commande le *Detachment* D de la VC-3 qui embarque à bord de l'USS *Princeton* en janvier 1953. Il quitte le service actif avec le grade de *Commander* en 1969 ; il décède en 2002. Borledon recevra la *Navy Cross* et une *Letter of Commendation* pour ses exploits en Corée. (Museum of Naval Aviation)

▼ Appontage d'un F4U-4B (BuAer 97475) de la VF-53, présente sur l'USS *Essex* (CV-9) entre juin 1951 et mars 1952. (Museum of Naval Aviation)

(USS *Leyte*) effectuent une reconnaissance armée sur le réservoir de Chosin quand l'avion de ce dernier est touché par un tir venu du sol. Brown, le premier pilote afro-américain promu officier dans l'US Navy, annonce qu'il doit se poser d'urgence. La température est de -25° C, et une couche de 60 cm de neige recouvre un terrain accidenté. Au contact, l'avion se brise en deux en piégeant Brown dans le cockpit. Hudner demande un hélico, mais voyant que le Corsair commence à prendre feu, il décide d'atterrir pour aider son coéquipier à évacuer l'épave. Lui aussi se pose sur le ventre. Il éteint le départ de feu comme il peut avec des poignées de neige, mais ne peut sortir Brown, coincé au niveau des genoux. Le pilote de l'hélico, qui arrive sur les lieux, ne peut pas non plus dégager le malheureux. La nuit est en train de tomber, et, la mort dans l'âme, les deux hommes doivent abandonner Brown, qui a sombré dans l'inconscience. Pour son acte d'héroïsme, Hudner recevra la *Medal of Honor*, la seule décernée à un pilote de Corsair pendant la guerre de Corée.

UN MIG AU BAIN !

En février 1951, les forces en présence sont désormais retranchées de part et d'autre du 38e parallèle. Les négociations qui débutent traîneront pendant près de deux ans. Le Corsair a joué un rôle prépondérant dans le redressement de la situation militaire ; il a, en effet, effectué près de 82 % des missions d'appui de l'USN et l'USMC au cours des dix premiers mois de la guerre.

Désormais, les Corsair s'enfoncent petit à petit dans la routine, mais une routine rendue d'autant plus dangereuse que cette sorte de « guerre des tranchées » permet aux Nord-Coréens de renforcer leurs défenses antiaériennes. De temps en temps, les Corsair ont l'occasion de se mesurer à l'aviation ennemie. Ainsi, le 21 avril 1951, les *Captain* Phillip C. DeLong et *Lieutenant* Harold D. Daigh de la VMF-312 abattent respectivement deux et un Yak-9 près de Chinampo ; DeLong comptait 11,16 victoires du temps de son service au sein de la VMF-212 dans les Salomon.

Le 10 septembre 1952, le *Captain* Jesse G. Folmar de la VMA-312 fait sensation quand il descend un MiG-15 près de l'embouchure de la rivière Taedong – le seul jet crédité à l'USN/USMC de toute la guerre. Ce jour-là, quatre F4U-4B des CHECKERBOARDS ayant décollé du *Sicily* sont pris à partie par quatre MiG-15. Mais leurs pilotes sont manifestement moins expérimentés que les Américains. Tandis que ceux-ci se mettent en formation défensive, deux agresseurs commettent une erreur fatale : un lent virage en montée sur leur gauche, juste devant le collimateur de Folmar. Une pression de cinq secondes sur le bouton, et l'un des MiG chancelle, fume noir et plonge ; le pilote s'éjecte. L'apparition de quatre nouveaux MiG rend les Américains prudents, mais, alors qu'ils s'échappent, un obus de 37 punit Folmar, qui doit sauter à son tour ; il sera récupéré par un hydravion.

VOUGHT F4U-5N

Lieutenant Guy P. Bordelon Jr
VC-3, *Detachment* D
K-16, Séoul (Corée), 18 juillet 1953.

LE SEUL AS DE LA NAVY

Le *Lieutenant* Guy P. Bordelon Jr, appartenant à la VC-3 (*Detachment* D), sera le seul as de l'USN de la guerre de Corée. À bord de son F4U-5N BuAer 124453 (baptisé ANNIE MO en l'honneur de sa femme), il revendique deux Yak-18 dans la région de Séoul entre 22h25 et minuit le 29 juin 1953, puis deux La-11 le 1er juillet et, enfin, un La-9 au nord de Séoul le 17 juillet.

Bordelon revient sur les circonstances de ses deux premiers succès : « C'était une belle nuit éclairée par la lune, et j'avais de bonnes chances de repérer les échappements. Quand j'ai enfin eu un visuel – on ne pouvait pas se fier uniquement au radar, car il y avait aussi des avions amis dans le secteur –, j'ai tout de suite appelé le contrôle pour dire qu'il s'agissait d'un avion ennemi, un Yak-18. Ils m'ont dit : *"Allez-y, tirez !"* Alors, j'ai tiré. Aussitôt, il a viré sur l'aile à droite, mais je suis resté derrière lui et lui ai balancé cinquante ou soixante obus jusqu'à ce qu'il explose. Le Yak-18 était un avion d'entraînement biplace qu'ils avaient équipé d'une mitrailleuse à l'arrière. Celui-ci avait un mitrailleur qui tirait sur la droite quand j'étais sur la gauche ! »

Quelques minutes plus tard, le contrôle dirige Bordelon vers un autre intrus, également un Yak-18 :

« Je suis arrivé derrière lui, et il a immédiatement ouvert le feu, mais il tirait aussi dans la mauvaise direction. J'ai lâché une longue rafale de 20 mm, et il a pris feu, une aile s'est détachée, et il a explosé en percutant le sol. »

LE CHANT DU CYGNE

La guerre de Corée s'achève le 27 juillet 1953, une guerre dont le résultat aurait été plus qu'incertain sans la présence du Corsair, surtout dans les tout premiers mois du conflit. En tout, 7 escadrilles de l'USMC et 28 de l'USN ont été déployées sur ce théâtre d'opérations. En juillet 1953, il ne restait plus que les VMA-312 et 332 pour les Marines et les quatre escadrilles et deux détachements basés à bord des USS *Lake Champlain* (VF-44), *Boxer* (VF-111), *Philippine Sea* (VF-94, VC-3) et *Princeton* (VF-152, VC-3) pour l'US Navy. Petit à petit, le Corsair avait cédé sa place aux nouveaux jets et surtout au AD-4 Skyraider, mieux adapté à l'appui tactique. Ses succès sur le terrain, le F4U les a payés cher : entre août 1950 et juillet 1952, au plus fort de sa présence, 260 avions ont été perdus à l'ennemi (principalement à la DCA), soit 20 en 1950, 147 en 1951, 69 en 1952 et 24 en 1953 – et l'on compte une moyenne de 2 pilotes tués, disparus ou prisonniers pour 3 avions abattus !

La VC-4 sera la dernière unité opérationnelle à renoncer au Corsair, quand ses derniers F4U-5N seront retirés de la première ligne le 31 décembre 1955 ; les escadrilles de réserve de l'USMC et de l'USN abandonneront progressivement le Corsair jusqu'à sa totale disparition fin juin 1957.

LES CORSAIR FRANÇAIS

UN ACCUEIL CHALEUREUX

Comme on l'a vu plus haut, la France perçoit 94 F4U-7 [4], spécifiquement assemblés pour l'Aéronautique navale dans le cadre du MDAP. Les premiers sont livrés à la NAS Oceana (VA), où a été rassemblée la fournée initiale de pilotes à former sur « la bête », le 24 octobre 1952 ; la totalité du contrat sera honorée à la fin de l'année. À titre anecdotique, le dernier « Dash 7 », BuAer 133832, sorti d'usine le 31 janvier 1953, sera le 12 571e et dernier Corsair construit.

▲ Alignement des AU-1 de la Flottille 14F à Bach Mai en mai 1954 (au premier plan, le BuAer 129341). Visiblement, le temps a manqué pour appliquer les décorations et même les marques de nationalité. (©ECPAD/France/1954/ Corcuff, Paul.)

Le lieutenant de vaisseau Pierre Ménettrier, premier commandant de la Flottille 14F, explique en quoi le Corsair pouvait séduire les marins-aviateurs français [5] : « Primo, le F4U-7 était le premier avion neuf arrivant directement de l'usine pris en compte par la Marine française depuis 1945, à l'inverse du Seafire Mk. III, arrivé droit de la décharge sur la base de "un pour voler, deux pour les rechanges" ; les F6F-5 avaient plus de 2 000 heures de vol au compteur au moment de leur livraison. Secundo, le F4U-7 nous était fourni avec un jeu complet calculé au millimètre de rechanges, outils et équipement spécialisé pour équiper quatre flottilles, deux bases aéronavales et deux porte-avions. Tertio, le prestige et l'allure féroce du Corsair, avec son long nez et ses ailes en mouette, séduisaient les jeunes pilotes qui avaient été aux commandes de Hellcat les années précédentes. Enfin, sa vitesse, la sophistication de son cockpit, sa technologie nouvelle et l'amélioration considérable qu'il apportait en termes de capacité offensive étaient autant de raisons supplémentaires pour lui réserver un accueil chaleureux. »
Le 15 janvier 1953, la Flottille 14F voit le jour à Karouba (Tunisie). En juin 1953, la 12F, revenue d'Indochine, échange ses F6F contre des F4U-7 à Hyères-Le Palyvestre. La 15F est formée à Karouba le 15 octobre, tandis que la quatrième et dernière flottille, la 17F, créée à Hyères en avril 1958, servira de centre de formation pour les unités opérationnelles. Le 29 juillet 1953 commencent pour la 14F les premiers appontages sur le *La Fayette* (ex-USS *Langley*), prêté à la France.

EN INDOCHINE

Le 17 avril 1954, la 14F débarque au grand complet à Tourane (Da Nang)... mais sans avion. Ceux-ci ne tardent pas à arriver du Japon sous la forme d'un prêt de 25 AU-1 ayant appartenu à la VMA-212 et livrés par l'USS *Saipan* (CVL-48) dès le lendemain. Toutefois, sur ce lot... un seul est considéré comme en état de vol. Il va donc falloir beaucoup d'huile de coude aux mécanos français et américains pour que la flottille puisse s'installer avec 16 appareils sur son terrain de travail à Bach Mai le 23 avril.

[4] BuAer 133652 à 133731 et 133819 à 133832.

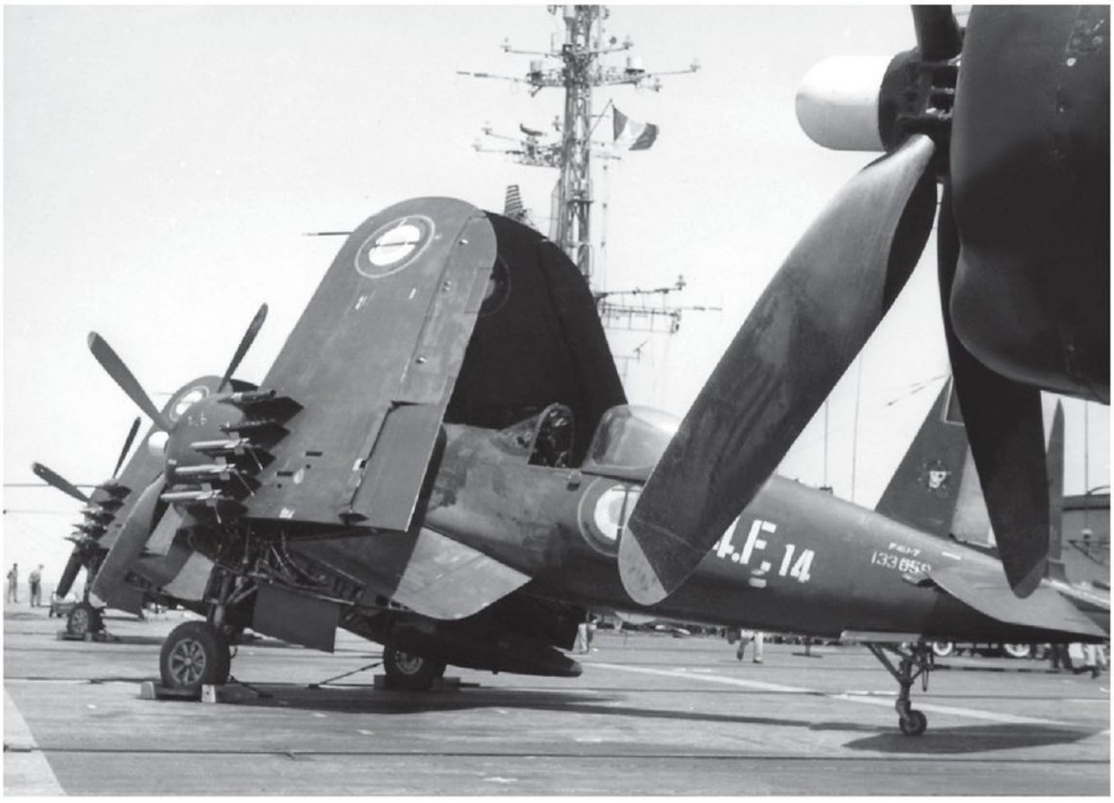
[5] *Corsair, The F4U in WWII and Korea* – B. Tillman – Naval Institute Press, Annapolis, 1979.

[6] Quelques exemplaires retapés seront rétrocédés aux Français pour leur emploi en Algérie.

Les premières missions tournent autour de la cuvette de Diên Biên Phu, mais l'arrivée des Corsair est beaucoup trop tardive pour qu'ils puissent jouer un rôle quelconque ; le camp retranché capitule le 7 mai. Les combats en Indochine ne cessent pas pour autant, et la 14F se retrouve maintenant au cœur de l'action ; elle perd deux hommes à la redoutable DCA du Viêt-minh : LV Jean-Baptiste Nicodémo, porté disparu le 26 mai, et SM Antoine Lestourgie, tué le 7 juillet. Les hostilités cessent le 21 juillet 1954. Pendant la durée de son séjour, la 14F a effectué 955 sorties, larguant quelque 700 tonnes de bombes et tirant plus de 300 roquettes et 70 000 obus de 20 mm. Quatre autres avions ayant été rayés des contrôles à la suite d'accidents, les 19 AU-1 survivants sont réexpédiés à leurs propriétaires par le *La Fayette* [6].
Quant à la 14F, elle s'installe à Cuers en juillet 1955, où elle reprend en compte les F4U-7 qu'elle avait laissés en Tunisie. Elle assure ensuite des missions de « maintien de l'ordre » en Algérie depuis Télergma en 1956, avant d'embarquer à bord de l'*Arromanches* pour une opération d'une tout autre envergure.

LA CRISE DE SUEZ

À la suite d'années de vives tensions au Moyen-Orient, le nouveau maître de l'Égypte, Gamal Abdel Nasser, nationalise le canal de Suez le 26 juillet 1956. La réaction de la Grande-Bretagne et de la France, cogestionnaires du canal, ne se fait pas attendre. Ces deux pays, auxquels se joint Israël, décident secrètement d'une action, baptisée opération « Mousquetaire », destinée à occuper militairement la zone du canal et à renverser Nasser. Les Corsair français sont appelés à y jouer un rôle.
Deux flottilles, la 14F embarquée sur l'*Arromanches* et la 15F à bord du *La Fayette*, soit un total de 32 F4U-7, lancent leurs premiers raids sur le pont de Damiette et d'autres objectifs dans le secteur de Suez et de Port-Saïd le 1er novembre. Deux F4U-7 seront perdus, un par accident et celui du second de la 14F, le LV Antoine Lancrenon, porté disparu lors d'une attaque en piqué de l'aérodrome d'Alamaza le 3 novembre ; on ne saura jamais exactement ce qui lui est arrivé ni dans quelles circonstances il a été tué.



▲ Des F4U-7 de la Flottille 15F à bord du *La Fayette* lors de la crise de Suez. Ils portent les bandes jaune et noir adoptées comme moyen d'identification rapide par les aviations britannique et française. Le 15F-17 au second plan est le BuAer 133669. (Collection de l'auteur)

◀ Le F4U-7 BuAer 133659 de la Flottille 14F à bord de l'Arromanches début 1956.

◥ En haut : La fin de la route pour ce AU 1 (BuAer 129319) de la 14F à Cuers en 1964. (Collection de l'auteur)

◥ En bas : Un F4U-7 (BuAer 133693) de l'Escadrille 10S à Fréjus–Saint-Raphaël, où il servait de remorqueur de cibles (on distingue le treuil sous le fuselage). (DR)

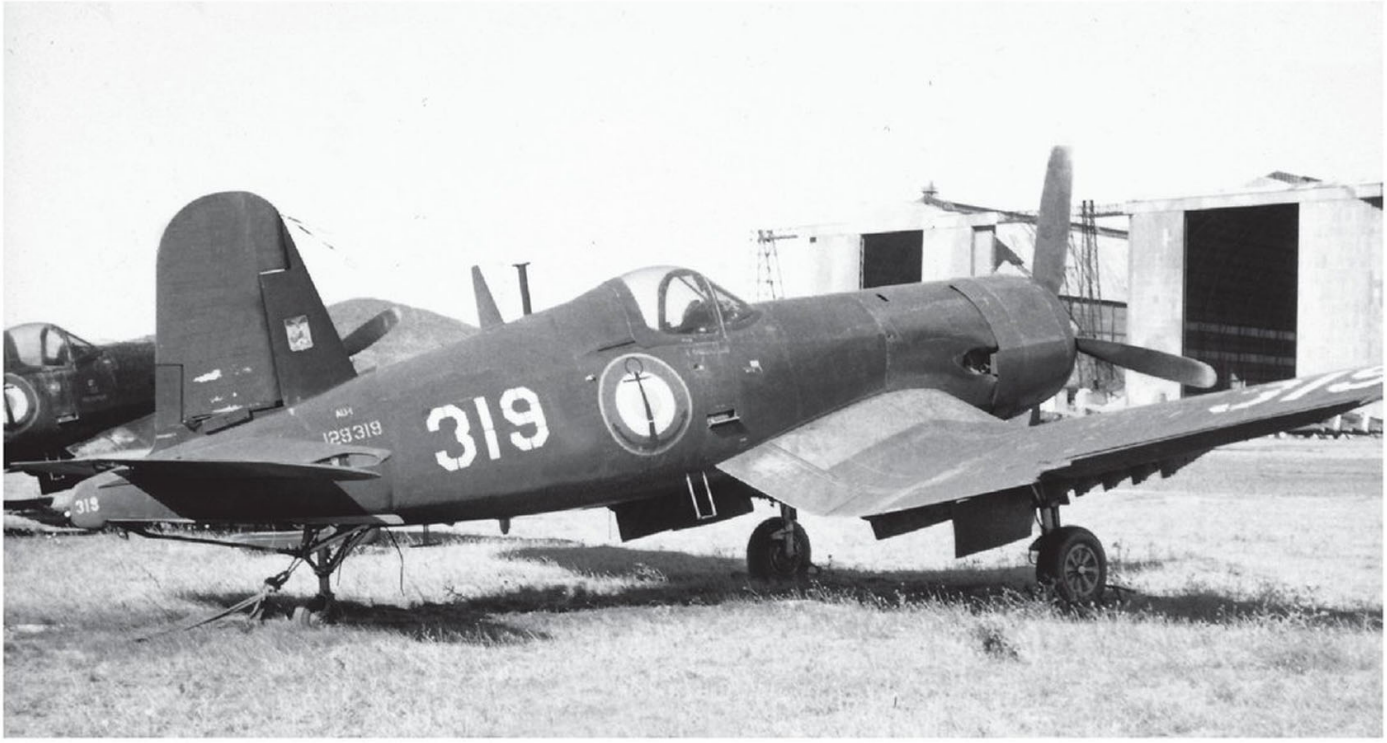
En 131 missions de guerre, les F4U-7 auront dépensé 25 tonnes de bombes, 500 roquettes et 16 000 obus.

Toutefois, bien que militairement vaincue, l'Égypte l'emporte sur le plan diplomatique. En raison des fortes pressions, tant de la part des États-Unis que de l'Union soviétique, Français et Britanniques sont contraints de cesser le feu le 7 novembre à zéro heure.

L'affaire de Suez marque à la fois la fin du Corsair comme avion de combat (sauf au Salvador et au Honduras, 13 ans plus tard) et l'extinction de la voix de la France et de la Grande-Bretagne dans le concert des grandes nations.

ALGÉRIE ET TUNISIE

En décembre 1956, la 14F est de retour à Bizerte et la 15F à Hyères. Il est alors temps pour elles d'intervenir à nouveau en Algérie, à partir de Télergma et Oran. Mais un nouveau point chaud mobilise bientôt les 12F et 17F, quand, le 17 juillet 1961, le président tunisien Habib Bourguiba présente à la France un ultimatum exigeant l'évacuation immédiate de la base navale de Bizerte. Les Français répondent par la force. La bataille dure trois jours, au cours desquels les Corsair effectuent plus d'une centaine de missions, causant de lourdes



pertes dans les rangs de l'Armée tunisienne ; seuls trois appareils sont endommagés par des tirs venus du sol. Bizerte sera évacuée en octobre 1963, et comme, le 18 mars 1962, les accords d'Évian ont mis fin au conflit algérien, les Corsair n'ont plus rien à faire sur le sol africain.

Fréjus–Saint-Raphaël (dont les deux F4U-7 seront détruits lors de la rupture du fameux barrage de Malpasset en décembre 1959), et de la 57S, une unité d'entraînement basée à Khouribga (Maroc), qui comptera jusqu'à 18 Corsair avant d'être dissoute en 1962. La 12F expérimentera aussi le tir du missile antichar AS.11 en 1959. ■

LA FIN

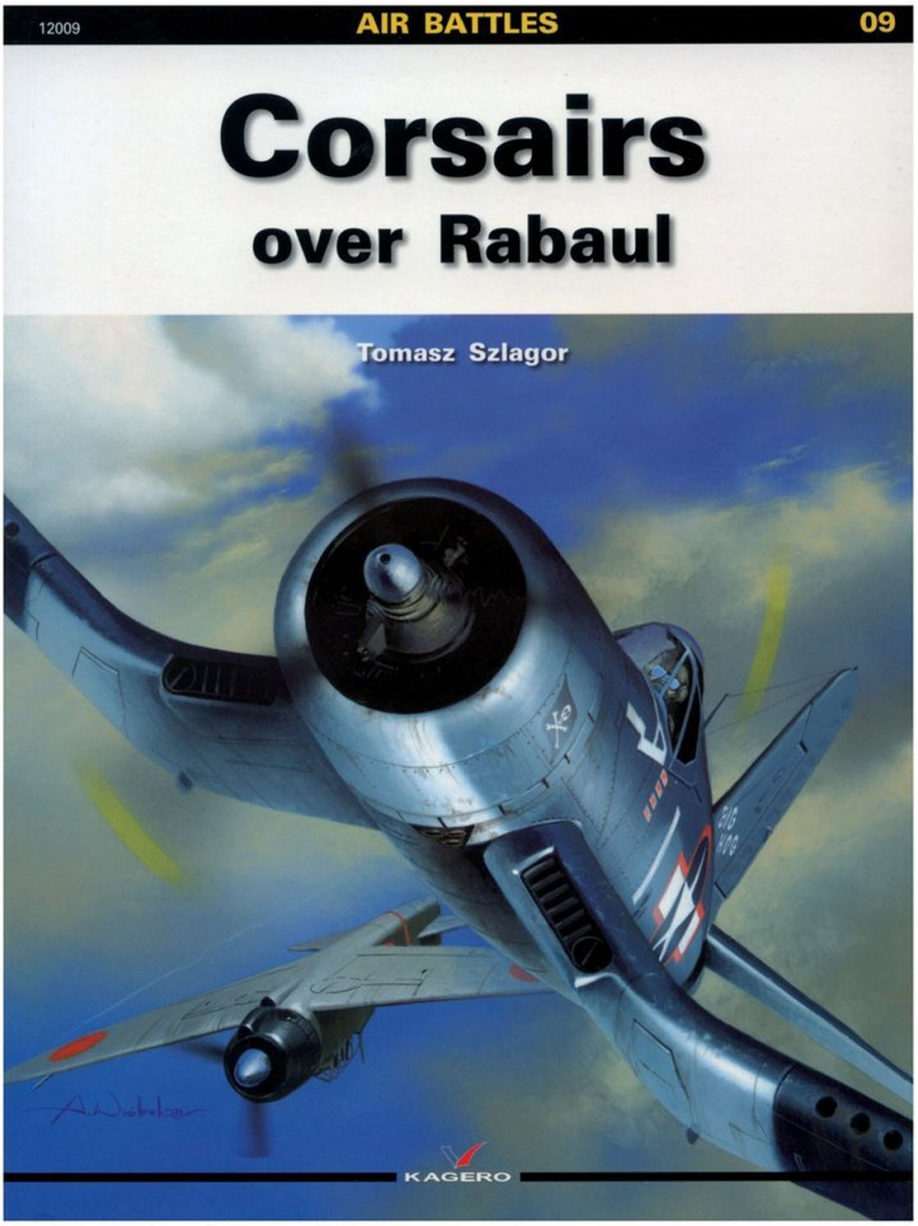
De toute façon, les jours du Corsair au sein de l'Aéronautique navale sont comptés. Déjà, en juin 1962, la 15F l'a remplacé par l'Étendard IV, imitée dix-huit mois plus tard par la 17F. Dissoute fin 1963, la 12F sera reconstituée sur un autre chasseur Vought... le F-8 Crusader. Il ne reste plus alors que la 14F, qui a quitté Bizerte en octobre 1963 pour s'installer à Hyères, récupérant au passage quelques AU-1 pour combler les vides. Elle conserve ses Corsair un an avant de les convoyer à Cuers le 28 septembre 1964, où, selon les accords du MDAP, ils seront pour la plupart démantibulés (cinq F4U-7 étant rendus à leur propriétaire).

Signalons également l'équipement temporaire de l'escadrille 10S, rattachée au Centre d'expérimentations pratiques et de réception de l'Aéronautique navale à

VOUGHT AU-1 (BuAer 133836)

Flottille 12F
Bizerte (Tunisie), 1961.

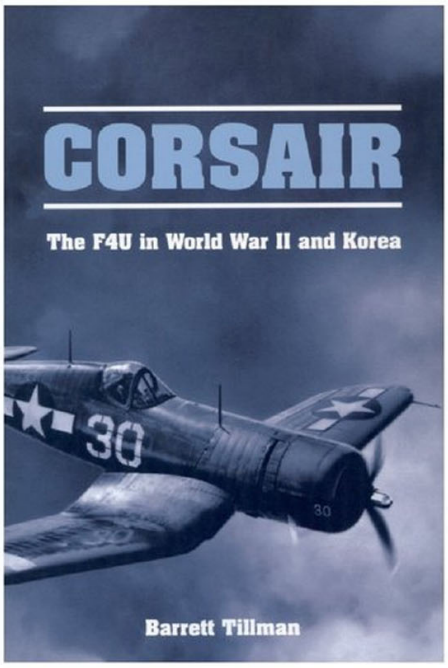
Aussi curieux que cela puisse paraître, le Corsair n'a pas donné lieu à une littérature aussi abondante que nombre d'avions contemporains, malgré la publication de livres et de fascicules allant du Profile Publications jusqu'à des ouvrages en français et en diverses autres langues, en passant par plusieurs opus chez Squadron/Signal, que nous ne vous ferons pas l'injure de vous présenter. Pour cette fiche de lecture, nous n'avons retenu que six titres de référence (tous en anglais) que nous recommanderons plus particulièrement à nos amis lecteurs, s'ils veulent approfondir davantage le sujet. Nous les avons classés dans l'ordre de nos « coups de cœur ».



CORSAIRS OVER RABAUL

T. Szlagor, Kagero, 2008.

Fascicule centré sur la participation du Corsair aux opérations aux Salomon et sur l'archipel des Bismarck, du début 1943 au début 1944. Remarquablement imprimé avec des photos (certaines inédites) de haute qualité et en grand format, avec un texte particulièrement bien documenté faisant appel aux récits de première main et des profils somptueux (sur double page dépliable, SVP !), ce n° 9 de la série *Air Battles* est dans la droite ligne de cette collection lancée par l'éditeur polonais. Franchement enthousiasmant, car, arrivé tardivement sur la liste des publications concernant le Corsair, il prouve que l'on peut encore produire un ouvrage de qualité et en partie inédit sur un sujet largement ratissé par la concurrence anglo-saxonne. Autre avantage à nos yeux, il n'y a pas de warbirds ! ■



CORSAIR
THE F4U IN WORLD WAR II AND KOREA

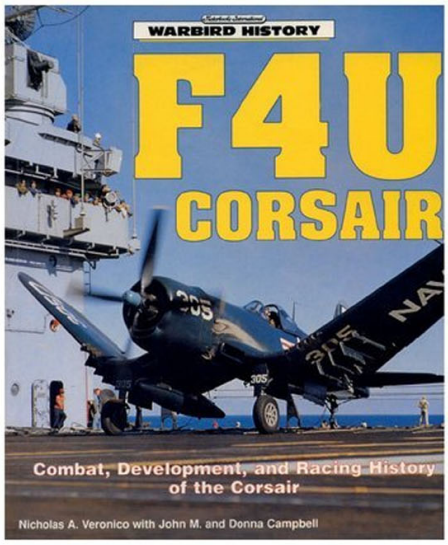
B. Tillman, Naval Institute Press, 1979.

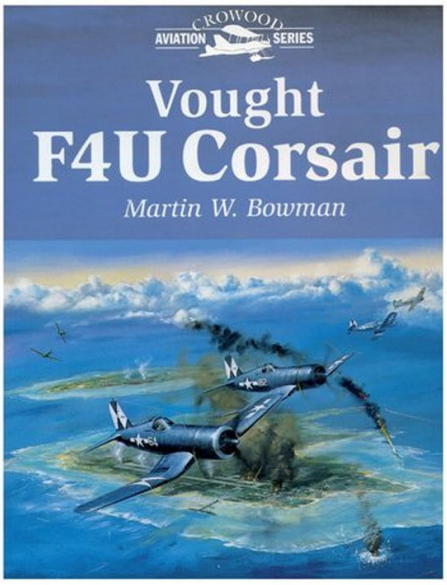
Imprimé sur un mauvais papier et en format de poche, ce livre est pourtant remarquable. Barrett Tillman se débarrasse rapidement du développement du Corsair pour nous conter sa carrière opérationnelle. Son ouvrage fourmille de détails, mais laisse moins de place que les autres aux récits des pilotes eux-mêmes, la plupart des narrations de combat étant à la troisième personne du singulier, mais elles sont dûment sourcées. Néanmoins, l'auteur nous fait vivre les débuts hésitants du Corsair avec les VF-12 et 17, puis il donne une large part aux autres unités de l'USMC et pas seulement à la VMF-214, et enfin aux escadrilles de la Navy sur les gros porte-avions, mais aussi à celles de la Fleet Air Arm et des Kiwis. Il consacre un long chapitre à la Corée et un dernier aux « autres guerres », dont un survol des opérations de l'Aéronautique navale en Indochine et pendant l'opération « Mousquetaire », et s'étend un peu plus sur le conflit entre le Salvador et le Honduras. On n'est pas complètement débarrassé des warbirds, mais leur place se limite à trois pages, ce qui nous semble encore beaucoup mais acceptable ! Les photos sont de la qualité et du format « Grub Street », mais certaines sont inédites, ce qui fait passer la pilule. Pour ceux qui s'intéressent surtout à la partie opérationnelle, ce livre est le « must ». ■

F4U CORSAIR COMBAT, DEVELOPMENT AND RACING HISTORY

N. A. Veronico with J. M. & D. Campbell, Warbird History, Motorbooks, 1994.

Joliment présenté, avec une illustration (en nombre insuffisant concernant la période de la guerre) bien mise en valeur par un beau papier glacé, ce livre met principalement l'accent sur la partie technique et fournit un grand nombre d'informations que l'on ne trouve nulle part ailleurs (comme par exemple, l'explication à propos du F4U-1A, même si nous ne l'avons pas trouvée convaincante). La narration historique est classée par version, ce qui hache la vue d'ensemble des opérations, et la partie consacrée aux F4U-1 est beaucoup trop succincte. Les auteurs ont eu beaucoup de mal à discerner les cocardes néo-zélandaises de celles de la *British Pacific Fleet*. Un court chapitre traite de la Guerre du Football, mais y fait la part belle au retour des Corsair honduriens aux USA. Enfin, un large chapitre régalera les amateurs de warbirds et d'avions de course (quelques superbes photos en couleur des racers). En annexe, liste complète des numéros de série (totalement erronée pour la Fleet Air Arm) et des unités (également sans intérêt) et caractéristiques techniques des plus succinctes. ■

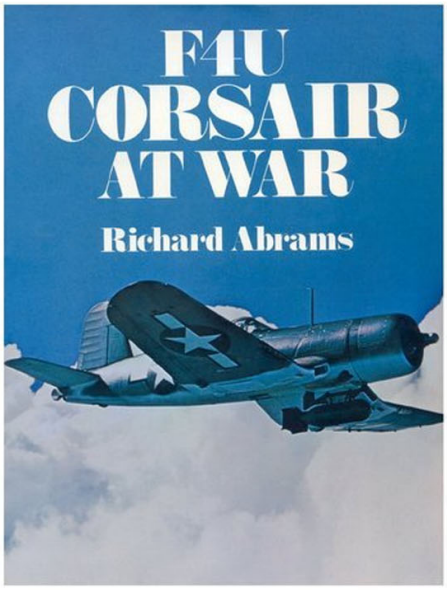




VOUGHT F4U CORSAIR

M. W. Bowman, Crowood, 2002.

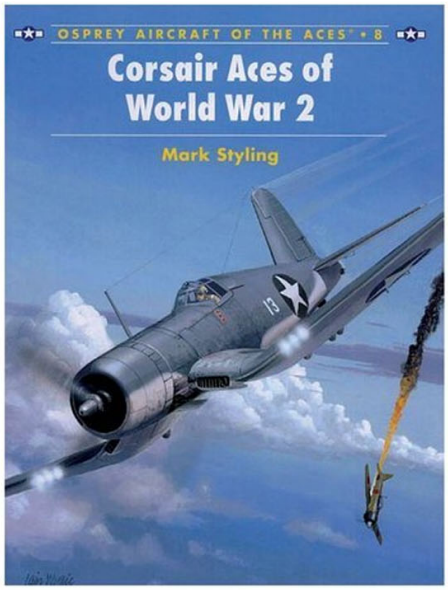
Difficile d'éviter Martin Bowman quand il s'agit d'avions de la Navy, car il est à la fois l'auteur fétiche de Crowood et un spécialiste mondialement reconnu de la question. Toutefois, son ouvrage sur le Corsair est plutôt confus, tant dans l'ordre des chapitres (les différentes versions du Corsair n'étant abordées qu'au milieu du livre) que dans le traitement de la partie opérationnelle. La part belle est faite aux VF-17 et VMF-214. Deux chapitres sont consacrés à des souvenirs de pilotes, plus ou moins passionnants, plus ou moins décousus. L'ouvrage pâtit, en outre, d'un grand nombre de coquilles (notamment, inversion des chiffres dans les dénominations des VMF) qui rendent le texte parfois difficile à comprendre. La fin du livre est consacrée à la Corée, aux forces aériennes étrangères (France, Argentine, avec quelques lignes – non illustrées – sur la Guerre du Football) et aux warbirds. En ce qui concerne les annexes, la liste des unités ayant volé sur Corsair est sans utilité, puisqu'elle est livrée sans datation (les unités ayant opéré pendant la Seconde Guerre mondiale étant allégrement mélangées à celles de la Guerre de Corée, d'entraînement et de quelques autres dont on ne sait rien). En revanche, nous avons apprécié la liste complète des BuAer, mais pas celle des *serials* britanniques, complètement fausse, ainsi que les caractéristiques techniques (bien que pas toujours complètes et souvent victimes de coquilles) en encadré pour chaque version. ■



F4U CORSAIR AT WAR

R. Abrams, Charles Scribner's Sons, 1981.

Plus classique dans sa conception et abondamment illustré, ce livre consacre deux longs chapitres aux VMF-124 et VF-17, mais aussi aux chasseurs de nuit, et quelques pages seulement aux autres escadrilles de 1943. On trouve de nombreux témoignages. L'après-guerre se limite à la Corée et à quelques lignes sur les Corsair de notre Aéronautique navale (on trouvera mieux sur ce sujet dans des publications françaises). Pas d'annexes. ■



CORSAIR ACES OF WW2

M. Styling – Osprey Aircraft of the Aces 8 – 1995.

Ce fascicule est entièrement fondé sur des témoignages, certes très intéressants, mais avec peu de rappels du contexte général. La trop grande longueur des récits, qui parfois se recoupent chronologiquement, rend la mise en perspective un peu compliquée. Trop orienté VF-17 et VMF-214, il oublie nombre d'as d'autres unités, en particulier des formations embarquées de l'USMC et de la Navy. Il est l'un des tout premiers de cette série à succès et l'un des moins bons. Mériterait d'être réécrit. ■

Peuvent également intéresser le lecteur :

– *The Corsair and other Aeroplanes Vought 1917-1977* – G. P. Moran – Aviation Heritage Books, 1978.
Le F4U n'est que l'un des sujets de ce livre (traité en 18 pages), mais celui-ci s'attache davantage à l'aspect industriel et au développement de l'appareil.

– *Whistling Death, The Test Pilot's Story of the F4U Corsair* – B. T. Guyton – Orion Books, 1990.
Les souvenirs d'un pilote d'essais du F4U. Évidemment peu d'opérationnel, mais des anecdotes parfois savoureuses et quelques belles surprises hors sujet (l'auteur est venu en France pour former les pilotes de l'Aéronautique navale sur leurs Vought V-156-F).

CORSAIR

DU PACIFIQUE ET D'AILLEURS

Réunir sous une même couverture les diverses publications que nous avons consacrées à l'avion de légende qu'est le F4U Corsair était une demande récurrente de nombreux lecteurs. Je pense qu'ils seront ainsi satisfaits.

Nous avons profité de l'occasion pour ajouter aux exploits du Corsair dans le Pacifique, avec un zoom sur deux de ses unités mythiques, la VF-17 JOLLY ROGERS et la VMF-214 des « Têtes brûlées » de « Pappy Boyington », un passage sur les Corsair britanniques dans l'Atlantique Nord et un chapitre sur les versions d'après-guerre avec leur utilisation opérationnelle en Corée et sous les couleurs françaises (notamment en Indochine et à Suez).

Des photos et des profils couleur nouveaux enrichissent ce tour d'horizon qui donne une vision synthétique plus complète de la carrière hors norme d'un avion hors norme.

Aérojournal Hors-série n°21 / Août - Septembre 2015

M 03410 - 21H - F: 14,90 € - RD

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C

© MMXV